

A Maritimidade Portuguesa
-
A extensão da Plataforma Continental

José Manuel Góis Chilão

Tese de Doutoramento em Relações Internacionais
Área de Especialidade em Estudos de Segurança e Estratégia

Nota: José Manuel Góis Chilão,
A Maritimidade Portuguesa –
A extensão da Plataforma Continental,
2015

Julho de 2015

A Maritimidade Portuguesa
-
A extensão da Plataforma Continental

José Manuel Góis Chilão

Tese de Doutoramento em Relações Internacionais
Área de Especialidade em Estudos de Segurança e Estratégia

Julho de 2015

DECLARAÇÃO

Declaro que esta Tese é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O Candidato

Lisboa, ____ de Julho de 2015

Declaro que esta Tese se encontra em condições de ser apreciada pelo Júri a designar.

A Orientadora

Lisboa, ____ de Julho de 2015

DECLARAÇÃO

Declaro que esta Tese é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O Candidato

Lisboa, ____ de Julho de 2015

Declaro que esta Tese se encontra em condições de ser apreciada pelo Júri a designar.

O Coorientador

Lisboa, ____ de Julho de 2015

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Relações Internacionais na Área de Especialidade de Segurança e Estratégia, realizada sob a orientação científica da Senhora Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues e sob a coorientação do Senhor Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues.

Dedicatória pessoal

Dedico esta Tese à minha mulher Paula e aos meus filhos Mariana, Francisco e Frederico pelo constante e incansável incentivo.

Agradecimentos

A realização da presente investigação teve a colaboração de inúmeras pessoas, por isso gostaria de manifestar os meus profundos agradecimentos a todos quantos me acompanharam durante estes anos e que duma forma, directa ou indirecta, contribuíram para a realização da mesma:

A minha Orientadora Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues, pela pronta disponibilidade com que aceitou esta incumbência, pelo apoio e pelas sugestões apresentadas.

Ao meu Co-Orientador Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues, pela ensinança e interesse sempre demonstrados.

Aos peritos que se disponibilizaram para responder às duas rondas do inquérito Delphi.

A todas as instituições que facultaram informações, que se revelaram muito úteis na elaboração desta Tese.

Por último, as palavras amigas e sempre incentivadoras da Professora Doutora Regina Salvador, do Professor Doutor Eduardo Yázigi, do Professor Doutor Thomas Mason, do Professor Doutor Thomas Cioppa, do Professor Doutor José Rodrigues Lúcio, da Dra. Maria da Luz Ginja, do Mestre Bruno Pereira Marques, do Mestre Rui Carvalho e do Dr. Pedro Albuquerque.

RESUMO

As potencialidades da plataforma continental estendida são enormes e variadas, desde as que podem ser obtidas através de sectores tradicionais – como portos e marinas ou turismo náutico – até as que advirão de novos sectores como a exploração dos fundos do mar ou a energia das ondas, entre outras.

Com efeito, devido ao alargamento resultante das negociações nas Nações Unidas, é praticamente garantido que Portugal passe a controlar um espaço marítimo, acrescido de 2.1 milhões de km², isto é, vinte vezes a extensão da sua superfície terrestre. A maritimidade de Portugal constitui um traço profundamente marcado na sua história, bem como nas suas tradicionais práticas económicas, sociais e simbólicas. Na verdade, os últimos anos testemunharam a criação de um amplo consenso quanto ao papel determinante que o desenvolvimento costeiro, a superfície e o comprimento dos limites do “Mar Português” terá no futuro do país.

Da articulação entre o Território Nacional, o Oceano Atlântico e o Continente Europeu, associada à confluência das vias de comunicação marítimas que ligam a Europa à América do Norte e do Sul configurar-se-ão os aspectos essenciais do designado “Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente”. A área geográfica prioritária para o desenvolvimento das acções militares de Defesa Nacional e dos interesses vitais permanentes inclui assim – para além do Território Nacional – o Espaço Interterritorial, o Mar Territorial (MT), o espaço aéreo sob responsabilidade nacional e a Zona Económica Exclusiva (ZEE).

O País é titular de soberania no território continental e nos arquipélagos da Madeira e dos Açores, para além de estar comprometido com alguns Estados da CPLP, que têm no Atlântico Sul uma importante e poderosa presença. Pela geografia e pela definição dos interesses dos Estados e dos grandes espaços em que estão incluídos, Portugal está na articulação da segurança do Atlântico Norte com a segurança do Atlântico Sul.

Esta realidade acarreta novos desafios para a Defesa Nacional, assumindo como preocupações acrescidas o terrorismo, o tráfico e a pirataria marítimas, entre outras.

Palavras-chave: Oceano Atlântico, plataforma continental, Defesa Nacional, Marinha Portuguesa.

ABSTRACT

The enlarged continental shelf potential is huge and various, from that which can be obtained through traditional industries – such as ports and marinas or nautical tourism – till those which will arise from new activities such as offshore mining or wave energy, among others.

Actually, it is virtually certain that Portugal will control an extra 2,1 million sq.km of maritime space, i.e. about twenty times its land surface, as a result of the United Nations negotiations. This way, Portugal' maritime identity is deepened, in what is an already marked trait in its history and traditional economic, social and symbolic practices. In fact, these last years bear witness of the building of a large consensus on the decisive role played by the coastal development, the “Portuguese Sea” ‘surface and length on the nation future.

The articulation between the National Territory, the Atlantic Ocean and the European Continent - associated to the maritime communication routes confluence that link Europe to North and South America – will set the “Standing National Interest Strategic Space” key features. Thus, the geographical area' priority to National Defence and the standing vital interests includes – besides national territory – the inter-territorial space, the air space and the Exclusive Economic Zone (EEZ).

The country holds sovereignty in the continental territory, in the Madeira and Azores islands, besides being bound to some of the Portuguese-Speaking Countries Community (CPLP), who have a significant and powerful presence in the South Atlantic. Due to its geography and the interests of nations and associated large blocs, Portugal is located in the security connection between North and South Atlantic.

This reality brings new challenges to National Defence, taking over accrued concerns on maritime terrorism, traffic and piracy, among others.

Keywords: Atlantic Ocean, continental shelf, National Defence, Portuguese Navy.

Índice

INTRODUÇÃO.....	1
1. Razões de escolha do estudo	7
2. Problemática	8
3. Perguntas de Investigação.....	8
4. Formulação de Hipóteses.....	9
5. Posicionamento face às Relações Internacionais	12
6. Metodologia de Investigação para teste de hipóteses.....	20
7. Estudo de Caso	22
8. Estrutura da Tese	45
CAPÍTULO I – DEFINIÇÕES CONCEPTUAIS (Maritimidade) Geopolítica, Geoeconomia ...	49
1.1. Soberania e Território	49
1.2. A Plataforma Continental.....	55
1.2.1. A plataforma continental em termos físicos.....	55
1.2.2. A plataforma continental “jurídica”	55
1.2.2.1. A proclamação Truman e as declarações subsequentes.....	59
1.2.2.2. A Convenção de Genebra de 1958.....	60
1.2.2.3. O Caso da Plataforma Continental do Mar do Norte	62
1.2.2.4. A Convenção de Montego Bay	64
1.2.2.5. Direitos e deveres do Estado Costeiro	72
1.2.3. A importância dos recursos existentes na Plataforma Continental	75
1.3. Síntese do Capítulo I.....	79
CAPÍTULO II – ESTUDOS DE CASO – OS CASOS NORTE-AMERICANO E BRASILEIRO	81
2.1. A relevância do estudo destes dois casos para esta investigação.....	81
2.2. Estados Unidos da América	83

2.2.1. Enquadramento	83
2.2.2. Geoestratégica e Geopolítica.....	84
2.2.3. Investigações para um Futuro Projecto de Extensão.....	87
2.3. Brasil.....	101
2.3.1. Enquadramento	101
2.3.2. Posicionamento Geoestratégico – “Atlântico Moreno” – e Geopolítico	102
2.3.3. Posicionamento Geoeconómico	104
2.3.4. Amazónia Azul – Projecto de Extensão da Plataforma Continental	105
2.4. Análise comparativa	112
2.5. Síntese do Capítulo II.....	113
CAPÍTULO III - PORTUGAL E O MAR - CONTEXTUALIZAÇÃO	115
3.1. Nota Histórica.....	115
3.2. Enquadramento Legislativo.....	117
3.2.1. Legislação da União Europeia	117
3.2.2. Legislação Nacional.....	118
3.3. Alvos de Segurança no Mar.....	131
3.3.1. Marinha (e Autoridade Marítima Nacional)	131
3.3.2. Meios Materiais da Marinha.....	141
3.3.3. Força Aérea Portuguesa (e Autoridade Aeronáutica Nacional).....	162
3.3.4. Meios Materiais da Força Aérea Portuguesa.....	165
3.3.5. Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana	175
3.4. Síntese do capítulo III	179
CAPÍTULO IV – PORTUGAL E O MAR – EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL	181
4.1. Extensão da Plataforma Continental e Território Nacional.....	181
4.1.1. Território Marítimo Português	181
4.1.2. Projecto de Extensão	182

4.2. Reforço Estratégico	183
4.2.1. Fóruns Internacionais	184
4.3. Posicionamento Geoestratégico e Geopolítico	185
4.3.1. A Dimensão e o Significado da Geografia	185
4.3.2. Geopolítica e o Exercício da Soberania	207
4.3.2.1. Marinha de Duplo Uso.....	207
4.3.2.2. <i>Safety & Security</i>	210
4.3.2.3. Capacidade Operacional.....	211
4.4. Posicionamento Geoeconómico.....	213
4.4.1. Actividades Marítimas	213
4.4.2. Elementos para a Definição de um <i>Cluster</i> Marítimo	225
4.4.3. Defesa de Interesses.....	239
4.5. Síntese do Capítulo IV	239
CAPÍTULO V – A MARITIMIDADE PORTUGUESA – A PLATAFORMA CONTINENTAL ESTENDIDA.....	241
5. 1. Nota inicial de reflexão sobre o <i>Exercício Delphi</i>	241
5.2. Leitura Global/Blocos Temáticos.....	243
5.3. Análise questão a questão	247
5.4. Reflexão final sobre os resultados do Inquérito Delphi	281
5.5. Análise das Entrevistas aos “Super-peritos”	282
VI. CONCLUSÕES.....	291
BIBLIOGRAFIA	307
DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS	322
DOCUMENTOS LEGISLATIVOS NACIONAIS.....	331
DOCUMENTOS LEGISLATIVOS DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS	342
FONTES ESTATÍSTICAS DAS FIGURAS APRESENTADAS	343
ANEXOS.....	345
ANEXO 1 – METODOLOGIA DELPHI.....	347

ANEXO 2 – QUESTIONÁRIO – RONDA 1	351
ANEXO 3 – Resultados – Exercício Delphi – 1.ª Ronda	365
ANEXO 4 – QUESTIONÁRIO – RONDA 2	387
ANEXO 5 – Resultados – Exercício Delphi – 2.ª Ronda	393
ANEXO 6 – GUIÃO DE ENTREVISTA – SUPER-PERITOS.....	407

Lista de Figuras

Figura 1 – Quadro de referência da Tese – Problema Central e Hipóteses de Resposta	12
Figura 2 – Domínios de análise na Tese de Doutoramento	20
Figura 3 – Limites do Mar	70
Figura 4 – Desenho do Limite Exterior da Plataforma Continental	70
Figura 5 – Áreas com potencial para um pedido dos EUA para extensão da plataforma continental que foram mapeadas (com o respectivo ano)	89
Figura 6 – Oceano Árctico	90
Figura 7 – Margem Atlântica	91
Figura 8 – Mar de Bering – Beringian Margin	92
Figura 9 – Mar de Bering – Bowers Ridge	93
Figura 10 – Golfo do Alasca	94
Figura 11 – Golfo do México – Florida Encarpment	95
Figura 12 – Ilhas da Linha/Espórides Equatoriais/Recife de Kingman	96
Figura 13 – A Commonwealth das Ilhas Marianas	97
Figura 14 – Cordilheira de Mendocino	98
Figura 15 – Cordilheira de Necker	99
Figura 16 – Área de Busca e Salvamento sob Responsabilidade do Brasil	104
Figura 17 – Proposta de Plataforma Continental – Mapa de Linhas e Limites	107
Figura 18 – Autoridade Marítima Nacional	122
Figura 19 – Departamentos Marítimos e Capitánias dos Portos	124
Figura 20 – Funções e tarefas da Marinha	133
Figura 21 – Área de Busca e Salvamento Nacional e FIR de Lisboa e de Santa Maria ..	164
Figura 22 – Levantamento hidrográfico em 2008	222
Figura 23 – Mapa <i>Lucky Strike</i> e <i>Rainbow</i>	223
Figura 24 – Pescadores matriculados por Porto de registo, 1992-2012	226

Figura 25 – Embarcações de pesca licenciadas com motor por Porto de registo, 2006-2012	227
Figura 26 – Capacidade das embarcações de pesca sem motor da frota nacional, 1970-2011	228
Figura 27 – Capturas nominais de pescado em toneladas (t) por Porto de descarga, 1969-2012	229
Figura 28 – Capturas nominais de pescado em milhares de Euros (€)por Porto de descarga, 1969-2012.....	229
Figura 29 – Valor médio da pesca descarregada (€/ kg) por Porto de descarga, 1995-2012	230
Figura 30 – Mercadorias carregadas por Porto declarante e Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, em 2007	231
Figura 31 – Mercadorias carregadas por Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, 2003-2007	232
Figura 32 – Mercadorias descarregadas por Porto declarante e Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, em 2007	233
Figura 33 – Mercadorias descarregadas por Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, 2003-2007	234
Figura 34 – Movimento de mercadorias nos portos por Porto declarante, Tipo de movimento e Tipo de fluxo das mercadorias, em percentagem (%) do total, 2007 e 2012	235
Figura 35 – Movimento de contentores nos principais portos do Continente, por n.º de contentores, 2004-2013	236
Figura 36 – Movimento de contentores nos principais portos do Continente, por toneladas equivalentes (teu), 2004-2013	236
Figura 37 – Movimento de navios nos principais portos do Continente, por n.º de navios, 2004-2013.....	237
Figura 38 – Movimento de navios nos principais portos do Continente, por toneladas brutas, 2004-2013.....	238
Figura 39 – Movimento de passageiros (N.º) nos portos portugueses; 2003-2012	238

Lista de Quadros

Quadro 1 – Identificação das Fragatas da Classe Vasco da Gama	141
Quadro 2 – Identificação das Fragatas da Classe Bartolomeu Dias	145
Quadro 3 – Identificação dos Submarinos da Classe Tridente.....	149
Quadro 4 – Identificação das Corvetas da Classe João Coutinho	152
Quadro 5 – Identificação das Corvetas da Classe Baptista de Andrade.....	153
Quadro 6 – Identificação dos NPO da Classe Viana do Castelo	154
Quadro 7 – Identificação dos Patrulhas da Classe Cacine.....	156
Quadro 8 – Identificação das Lanchas de Fiscalização das diferentes Classes.....	159

Lista de Acrónimos e Siglas

AA: Arsenal do Alfeite

AAN: Autoridade Aeronáutica Nacional

AAR: *Air to Air Refuelling*

AAW: *Anti Air Warfare*

AFA: Academia da Força Aérea

AIP: *Air Independent Propulsion*

AM1: Aeródromo de Manobra n.º 1

AM3: Aeródromo de Manobra n.º 3

AMARG: *309th Aerospace Maintenance and Regeneration Group*

AMN: Autoridade Marítima Nacional

AMRAAM: *Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile*

ASFAO: *Anti-Surface Air Operations*

ASuW: *Anti Surface Warfare*

ASW: *Anti Submarine Warfare*

AWS: *Archimedes Wave Swing*

BA11: Base Aérea n.º 11

BA4: Base Aérea n.º 4

BA5: Base Aérea n.º 5

BA6: Base Aérea n.º 6

BRIC: Brasil, Rússia, Índia e China

CAO: Coluna de Água Oscilante

CCDRN: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

CCOM/JHC: *Center for Coastal and Ocean Mapping/Joint Hydrographic Center*

CEE: Comunidade Económica Europeia

CICS.NOVA: Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais

CIWS: *Close-in Weapon System*

CLPC: Comissão de Limites da Plataforma Continental

CMDS: *Countermeasures Dispensing System*

CNUDM: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CPLP: Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CPMR: Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa

CRP: Constituição da República Portuguesa

CSAR: *Combat Search and Rescue*

CT: Coordenador Tático

CUP: *Capability Upkeep program*

DAE: Destacamento de Acções Especiais

DCC: Destacamento de Controlo Costeiro

DGAM: Direcção-Geral da Autoridade Marítima

EADS: *European Aeronautic Defence and Space Company*

ECOSOC: *United Nations Economic and Social Council*

EFTA: *European Free Trade Agreement*

e-GEO: Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional

EMA: Estado-Maior da Armada

EMEPC: Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

ENVC: Estaleiros Navais de Viana do Castelo

ESA: European Space Agency

ESSM: *Evolved Sea-Sparrow Missile*

EST: Esquemas de Separação de Tráfego

EUA: Estados Unidos da América

FAO: *Food and Agriculture Organization*

FAP: Forças Aéreas Portuguesas

FCSH: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

FEUP: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

F-FDTL: Forças de Defesa de Timor-Leste

FFG: *Guided Missile Frigate*

FIR: *Flight Information Region*

FITS: *Fully Integrated Tactical System*

FLIR: *Forward looking infrared*

GNR: Guarda Nacional Republicana

GT: *Gross Tonnage*

HMS: *His/Her Majesty's Ship*

I&D: Investigação e Desenvolvimento

ICEP: Instituto do Comércio Externo de Portugal

ICS: Instituto de Ciências Sociais

IESM: Instituto de Estudos Superiores Militares

IH: Instituto Hidrográfico

IMO: *International Maritime Organization*

IPRI: Instituto Português de Relações Internacionais

IPTM: Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

ISCSP: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas

ISN: Instituto de Socorros a Náufragos

ISNG: Instituto Superior Naval de Guerra

ISR: *Intelligence Surveillance and Reconnaissance*

IUU: *Illegal, Unreported and Unregulated*

JDAM: *Joint Direct Attack Munition*

LAOS: *Long Arm Operation System*

LDN: Lei de Defesa Nacional

LEPLAC: Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

LF: Lancha de Fiscalização

LFA: Lancha de Fiscalização de Águas Interiores

LFC: Lancha de Fiscalização Costeira

LOBOFA: Lei Orgânica de Bases de Organização das Forças Armadas

LOFA: Lei Orgânica da Força Aérea

LOGNR: Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana

LOMAR: Lei Orgânica da Marinha

LOMDN: Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional

LPM: Lei de Programação Militar

LVI: Lancha de Vigilância e Intercepção

M: *Multi-purpose*

MAD: *Magnetic Anomaly Detector*

MAI: Ministério da Administração Interna

MDN: Ministério da Defesa Nacional

MEKO: *MEhrzweck-KOmbination*

MLU: *Midlife Upgrade*

MOPCI: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

MT: Mar Territorial

MWS: *Missile Warning System*

NATO: *North Atlantic Treaty Organization*

NCP: Navio de Combate à Poluição

NPL: Navio Polivalente Logístico

NPO: Navio de Patrulha Oceânico

NRP: Navio da República Portuguesa

OCU: *Operation Capability Upgrade*

OPT: *Ocean Power Technology*

OSCE: Organização para a Segurança e Cooperação na Europa

OSPAR: *Oslo and Paris Commission*

OTAN: Organização do Tratado do Atlântico Norte

PCP: Política Comum de Pescas

PCSD: Política comum de segurança e defesa

PELBORD: Pelotão de Abordagem

PESC: Política externa e de segurança comum

PIB: Produto Interno Bruto

PROMAR: Programa de Mentalidade Marítima

PUC-Rio: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

RAAF: *Royal Australian Air Force*

RACAP: Real Associação Central da Agricultura Portuguesa

RAND: *Research AND Development*

RCAF: *Royal Canadian Air Force*

REMLAC: Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Brasileira

REVIMAR: Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha

REVIZEE: Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Económica Exclusiva

RFA: República Federal Alemã

RMS: *Royal Mail Ship*

RTE-T: Rede transeuropeia de transportes

RWS: *Radar Warning Receiver*

SAM: Sistema de Autoridade Marítima

SAR: *Search and Rescue*

SIFICAP: Sistema Integrado de vigilância, Fiscalização e Controlo das Actividades da Pesca

SIVCC: Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo

SNBSM: Sistema Nacional para a Busca e o Salvamento Marítimo

SNTCM: Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

STANAVFORLANT: *Standing Naval Force Atlantic*

TASMO: *Tactical Air Support for Maritime Operations*

TEU: Toneladas equivalentes ou *Twenty-foot Equivalent Units*

TEUE: Tratado sobre o funcionamento da União Europeia

UAF: Unidade de Acção Fiscal

UAM: Unidade Auxiliar da Marinha

UCC: Unidade de Controlo Costeiro

UE: União Europeia

UIM: Universidade Itinerante do Mar

UL: Universidade de Lisboa

UNL: Universidade Nova de Lisboa

URSS: União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

USP: Universidade de São Paulo

USS: *United States Ship*

ZEE: Zona Económica Exclusiva

INTRODUÇÃO

Mar Sonoro

*Mar sonoro, mar sem fundo, mar sem fim
A tua beleza aumenta quando estamos sós
E tão fundo intimamente a tua voz
Segue o mais secreto bailar do meu sonho,
Que momentos há em que eu suponho
Seres um milagre criado só para mim.*

Sophia de Mello Breyner Andresen, in *Dia do Mar*

A nossa ideia de dissertação baseia-se na construção dum conceito a que podemos chamar *Maritimidade*¹. Este conceito, que explanaremos um pouco mais à frente na presente tese, a um tempo geoeconómico, a outro geoestratégico, inscreve-se num projecto histórico de projecção nacional, em que o atlantismo representa o vector basilar.²

A *Maritimidade* tem sido, ao longo dos séculos, uma das características mais marcantes da cultura e da história portuguesa, da mesma forma que será pacífico poder-se afirmar que o mar reassumiu hoje uma área de interesse estratégico relevante, a ter em conta num projecto de âmbito nacional. Isto porque surge, simultaneamente, enquanto janela de oportunidades para o desenvolvimento interno e para uma projecção e assunção de um papel mais interventivo de Portugal nas Relações Internacionais, devido às várias fronteiras externas que partilha e que pode (e deve) articular.

¹ Sobre o conceito de *Maritimidade* ver, por exemplo, Pires Neves e Rebelo Duarte (2013).

² Neste sentido ver Cliff (2011).

Na perspectiva tradicional da Geografia existem dois conceitos que se completam e colocam numa perspectiva de dualidade as oposições ditadas pelo ambiente biofísico que as comunidades humanas têm de enfrentar no quadro do seu desenvolvimento: por um lado, temos a ideia de “continentalidade”, associada à influência das grandes massas de terra que determinam a construção de modos de viver, de soluções agrícolas, do afastamento face aos oceanos que circundam os territórios e, por extensão, de condições bioclimáticas específicas. Por outro lado, temos um conjunto de espaços, onde a contiguidade “mar-terra” é determinante para a definição daquilo a que poderíamos chamar de “quadros de vida”. As comunidades litorâneas³ apresentam traços distintivos de organização comunitária, de referências espaciais, ou se se quiser, de “mentalidade geográfica”, de uma visão do mundo que é ditada pela presença dessa vasta massa de água a que chamamos de oceanos⁴.

Assim, a oposição “continentalidade”/“maritimidade” tem sido perspectivada, no sentido tradicional dos conceitos, numa óptica a um tempo geográfica, a outro tempo socio-antropológica. Importa afirmar que não recusamos, de modo algum, a relevância desta dualidade de vivências e de um experienciar da “contingência das opções humanas” face ao quadro territorial que envolve os grupos e comunidades de indivíduos⁵.

No entanto, é forçoso reconhecer que diferentes enquadramentos fisiográficos e edafo-climáticos impuseram soluções contrastadas do ponto de vista das organizações das comunidades humanas⁶. A distância face ao Oceano não é apenas uma variável com consequências estritamente climáticas. A dimensão geográfica crucial, isto é, a distância impõe, também, opções profundas no âmbito dos traços organizacionais e de produção dos grupos humanos. Se pensarmos, apenas, numa variável estritamente climática como a amplitude térmica anual, rapidamente nos apercebemos da influência profunda que a maior ou menor distância face aos Oceanos exerce sobre as comunidades locais. Os ritmos de trabalho agrícola, a construção de

³ Ver, neste contexto, Duarte (2010) e Ferreira (2012).

⁴ Sobre esta visão do “grande espaço marítimo” ver, por exemplo, Defarges (2003).

⁵ Sobre este assunto, ver a obra fundamental de Paul Vidal de la Blache (1954) “Princípios de Geografia Humana”, publicada originalmente em 1923.

⁶ Sobre este assunto ver Ribeiro (1986, 1987 e 1991).

edificações, os traços específicos da dieta, constituem elementos socio-antropológicos que distinguem povoados marcados pela continentalidade, de implantações urbanas onde o traço dominante é uma relação ditada pela proximidade face ao Oceano. Neste sentido, a vivência de grupos de indivíduos marcados pela experiência da “navegação” e da “lonjura” face ao local de origem determina um tipo de visão particular do mundo⁷. Em conclusão, poderíamos afirmar que o Oceano (ou o que poderíamos designar por *Téthys*) constitui um factor crucial para perceber as diferenças organizacionais, sociológicas, geográficas e, até, etológicas, entre grupos humanos.

No contexto da nossa tese de Doutoramento, embora tenhamos em conta esta perspectiva tradicional sobre a dualidade “continentalidade”/“maritimidade”, propomos uma leitura diferenciada e mais inserida no que poderíamos denominar de “quadro de actuação geopolítica das entidades nacionais e internacionais”. Assim, no contexto actual, importa ter em conta que a tradicional leitura decorrente das diferenciações impostas pelas grandes variáveis da Geografia Física, não nos deve limitar em termos da pesquisa de outro tipo de enquadramentos e opções de vivência das comunidades ou se se quiser dos Estados e de conjuntos de Estados. Na perspectiva que assumimos na presente tese de doutoramento, a “*maritimidade*” é, pois, um conceito multidimensional, envolvendo, a um tempo, um contexto de prioridades ditadas pela localização e, a outro tempo, soluções de soberania quer individual, quer partilhada. Poderíamos, pois, afirmar que a “*maritimidade*”, no sentido em que a aplicamos no nosso trabalho de investigação, representa um “corpo científico” que, para a sua mais ampla “definição teórica”, exige o recurso a conhecimentos e métodos de análise provenientes quer da Geopolítica, quer da Geoestratégia e, até, da Geoeconomia.

A inserção e afirmação de um todo nacional no contexto e no jogo das relações internacionais é, nos dias de hoje, um corpo complexo de relações entre Estados Soberanos, Instituições Multilaterais, organizações supranacionais e diferentes grupos de interesse. É na tripla influência das opções geopolíticas, geoestratégicas e geoeconómicas que se pode entender e perspectivar o conceito moderno de “*maritimidade*”. Os Estados que, pelas condicionantes da sua localização geográfica,

⁷ Sobre este assunto ver Defarges (2003).

enfrentam as limitações e as potencialidades de uma relação contígua com os oceanos, foram levados a escolher, no decurso da sua História, determinados caminhos próprios no âmbito da construção de um Projecto Nacional, mobilizador de vontades e congregador de esforços, e opções particulares de alianças e de relações internacionais, tendo sempre como objectivo último a preservação do valor mais importante, representado pela Soberania e Independência face ao mundo exterior. No caso concreto de Portugal, não deixa de ser interessante, que desde o Século XIV, que a nossa nação procurou alianças geoestratégicas com Potências Marítimas (caso da Inglaterra) e que evitou, de modo, consciente e contínuo, proximidades excessivas face a Estados Soberanos continentais⁸.

Apercebemo-nos assim de que um moderno conceito de “*maritimidade*” terá de incluir, não apenas as tradicionais variáveis decorrentes da Geografia Física, como também as três dimensões basilares das relações internacionais: a geopolítica, a geoestratégia e a geoeconomia. Estas três dimensões estão intimamente relacionadas com “*as (...) vertentes da política global do Estado - a económica e a da segurança e defesa - por (...) serem as que, em qualquer época, contextualizarão, sempre, as principais dimensões de preocupação de um qualquer Estado que pretenda prosseguir, com maior acuidade, desde Westefália, a protecção dos seus elementos constitutivos, território, povo e poder soberano organizado, consciente de que tal desiderato apenas será possível havendo “poder efectivo”, que permite ao Estado fazer vingar a sua vontade*”⁹.

Face ao que antecede, poderemos afirmar que é indissociável da definição, a um tempo multidimensional no quadro das relações internacionais e, a outro tempo, político-económica, de “*Maritimidade*”, os grandes contextos onde se desenrolam e afirmam os projectos nacionais de Soberania e Poder Autónomo. Poderemos, portanto afirmar, “*neste contexto (...) de que o poder é sempre um fenómeno de natureza volitiva, por intermédio do qual o Estado actua conscientemente na prossecução dos*

⁸ Não é demais lembrar que a *North Atlantic Treaty Organization* (NATO) prolonga, de algum modo, esta tendência, ao definir, como aliado geoestratégico número um, a potência marítima correspondente aos Estados Unidos da América.

⁹ Pires Neves e Rebelo Duarte (2013: 4).

seus objectivos. À vontade de colmatar necessidades e de realizar interesses de que os objectivos são expressão é essencial somar a capacidade de os satisfazer e realizar¹⁰.

As opções e, por consequência, as formas como os Estados Soberanos concretizam os seus objectivos de natureza política depende, conforme é visível, dos enquadramentos macrogeográficos de cada território específico. É neste ponto que o conceito de “*Maritimidade*” permite entender, de forma mais clara, determinadas opções geopolíticas (relações com potências marítimas ou continentais), geoestratégicas (quadro regional e global de alianças militares) e geoeconómicas (prioridades do desenvolvimento da estrutura produtiva). No capítulo dedicado ao caso de estudo, abordaremos este tipo de dinâmicas das relações internacionais recorrendo, numa primeira etapa, ao lançamento de um Inquérito *Delphi*, com a consulta a um Painel de Especialistas em Geopolítica, Geoestratégia e Geoeconomia e, numa segunda etapa, à concretização de um conjunto de entrevistas selectivas a um pequeno grupo de individualidades, que designámos de “super-peritos”, com o objectivo de enquadrar as reflexões, conceitos e princípios de natureza teórica, num quadro concreto e vivencial do *Exercício de Soberania* de um Estado particular (mais à frente, no subcapítulo dedicado à leitura dos resultados obtidos com o Inquérito *Delphi*) voltaremos a discutir as questões associadas ao denominado *Exercício de Soberania*).

No caso concreto de Portugal, é indiscutível que “*o mar e o seu uso estiveram quase sempre presentes na equação de desenvolvimento e segurança do país, enquanto: (i) elementos dinamizadores da economia, quando o interesse era a exploração directa dos seus recursos e a sua defesa; (ii) via privilegiada da defesa do território e da sua fronteira marítima, pois garantiam-nos retaguarda e profundidade territorial, que não tínhamos; (iii) meio de comunicação por excelência e elementos essenciais do comércio marítimo, do transporte de produtos, bens e pessoas; (iv) factores de poder (de projecção de força) determinantes da expansão e da conquista extraterritorial; (v) meio gerador de riqueza e área relevante de esforço e interesse*

¹⁰ *Idem.*

*estratégico. O mar e o seu uso subentendem a existência de uma Marinha que, no caso português, praticamente se confunde com a nacionalidade*¹¹”.

Sem surpresa, e tendo em consideração o quadro teórico e conceptual em que se inscreve o domínio de reflexão e análise da presente tese, o conjunto de questões que serão alvo de inquirição no contexto da pesquisa englobada no caso de estudo, através da aplicação do Método *Delphi*, irão versar, entre outros aspectos, domínios como a segurança, a exploração, gestão e protecção dos recursos existentes no território sob jurisdição portuguesa¹², a valorização económica das potencialidades oferecidas pela Plataforma Continental (PC), a projecção de poder e imagem do País, a manutenção e reforço das alianças geoestratégicas e o papel das Forças Armadas¹³, com natural destaque para a nossa Marinha de Guerra.

Importa, ainda, mencionar que, do ponto de vista metodológico, a opção quer pela análise de casos comparativos, que envolvem o estudo das opções tomadas por determinados Estados Soberanos (onde a influência dos mares está bem inscrita na História - Brasil e Estados Unidos da América), quer pela leitura aprofundada da realidade portuguesa (através do Inquérito *Delphi* e entrevistas aos denominados “Super peritos”), pretende obter um conjunto alargado de dados que possibilitem a construção de um *Conceito de Maritimidade Portuguesa para o Século XXI*. Dito de outro modo, e fazendo apelo às aprendizagens ditadas pelo que sugerem as opções e os caminhos trilhados por países terceiros e tendo em consideração aspectos como as realidades do desenvolvimento económico português¹⁴, as capacidades das nossas forças aeronavais e a projecção além-fronteiras de um Projecto Nacional, tentaremos propor um quadro analítico e prospectivo do que poderá ser a afirmação da nossa *Maritimidade* para os próximos anos do presente Século.

¹¹ Pires Neves e Rebelo Duarte (2013: 15).

¹² No quadro da presente tese de doutoramento, o contexto territorial corresponde, como seria de esperar, ao vasto espaço atlântico definido por toda a área da *Plataforma Continental Estendida*. O conceito de Plataforma Continental e a problemática do seu alargamento serão alvo de reflexão cuidada em capítulos posteriores da nossa tese de terceiro ciclo.

¹³ Sobre este assunto ver, por exemplo, Manuelito (2012).

¹⁴ Sobre a “aprendizagem” que podemos ter sobre determinados processos de transformação económica ocorridos noutros países ver, por exemplo, Sclar (2000).

Em conclusão poderíamos afirmar no que toca às questões que orientam a nossa pesquisa¹⁵ e às quatro hipóteses fundamentais que pretendemos submeter a teste de verificação, que as grandes preocupações do nosso estudo se orientam pela valorização teórica do conceito de “*Maritimidade*”. Esta nossa preocupação é tanto mais justificada, se pensarmos que Portugal enfrenta um conjunto de desafios a que terá de responder no médio e longo prazo, relacionados com a nossa capacidade de produção estrutural de riqueza (perspectiva *geoeconómica*¹⁶), com o quadro de alianças militares (perspectiva *geoestratégica*) e, de um modo mais abrangente, com a nossa afirmação enquanto País com um Projecto de Soberania rumo ao futuro (perspectiva *geopolítica*¹⁷).

1. Razões de escolha do estudo

Em primeiro lugar, gostaríamos de frisar o interesse pessoal que as temáticas ligadas ao Mar suscitam no autor, há já muitos anos, independentemente dos percursos, quer profissional, quer académico, trilhados até à presente data.

Em segundo lugar, gostaríamos de deixar sublinhado, quer quanto à escolha deste tema, quer quanto à perspectiva de análise, que a presente investigação irá tirar partido da formação de base do autor, a saber, da sua Licenciatura em Direito.

De igual modo, atento o momento de excepção com que o País se depara, pareceu-nos particularmente interessante a análise, em termos de desafios *geoeconómicos*, das áreas de desenvolvimento e/ou de risco subjacentes a este pedido de extensão da actual plataforma continental.

¹⁵ Ver, em ponto posterior do capítulo introdutório, a definição do que designámos quer por *questão central*, quer por *questões derivadas*.

¹⁶ Sobre *Geoconomia* enquanto conceito ver, por exemplo, Lorot (1999); Cohen (1992) e Ferreira (s.d.).

¹⁷ Sobre conceito de *Geopolítica* ver, por exemplo, Dodds (2014), Dongmei et alii. (2014) e Loureiro dos Santos (2013).

Finalmente, a componente intelectual, enquanto processo de reflexão, constitui desafio extraordinariamente estimulante, inserido num objectivo pessoal de aquisição constante de conhecimentos ao longo da vida.

2. Problemática

Num contexto duma nova estratégia portuguesa para o mar, este estudo incidirá, num quadro geoestratégico e geoeconómico¹⁸, sobre as incumbências que Portugal poderá ter que vir a assumir¹⁹ nos fóruns internacionais em virtude de ver reconhecida pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão constituído no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a sua proposta de extensão da Plataforma Continental para além das actuais 200 milhas náuticas. Tendo presente a política de rigor orçamental imposta pela crise económico-financeira que o País se encontra mergulhado, procurar-se-á traçar cenários futuros relativamente ao modo como Portugal irá exercer a sua jurisdição sobre uma área marítima superior a 3.000.000 km², num mundo cada vez mais globalizado.

3. Perguntas de Investigação

Assim, temos como ***questão central*** desta investigação a seguinte interrogação:

Como conseguirá Portugal enfrentar com sucesso todos os desafios, internos e externos, decorrentes do alargamento da plataforma continental?

¹⁸ Sobre a relevância dos espaços marítimos para determinadas actividades (como o turismo) com impacto geoeconómico ver, por exemplo, Yazigi (2000).

¹⁹ Ver, por exemplo, disposições previstas na Convenção de Montego Bay.

Destacando, ainda, as seguintes **questões derivadas**:

a) *Poderá Portugal afirmar-se como um país de articulação transatlântica, designadamente entre a Europa e o Norte de África e entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, no quadro de um novo contexto de relações geoeconómicas intercontinentais?*

b) *Em que condições será possível a Portugal, através dos seus meios de segurança e defesa, assegurar, enquanto nação, e num segundo plano, enquanto Estado membro duma Aliança militar, o êxito duma estratégia de “safety and security” para o novo espaço atlântico sob jurisdição portuguesa?*

c) *Que estratégia de valorização das bases nacionais de ciência e tecnologia poderá garantir o pleno aproveitamento dos recursos oferecidos por uma plataforma continental estendida?*

4. Formulação de Hipóteses

A nossa formulação de hipóteses decorre dum quadro conceptual e analítico que consideramos adequado, face à problemática geral em que se insere a tese e tendo em consideração a procura dum conjunto de respostas a um tempo reflexivas e outro tempo operacionais para as perguntas de investigação que anteriormente enunciámos.

Assim, entendemos como possível, no quadro dos conhecimentos actuais sobre a presente problemática (aquilo que em linguagem científica geralmente se designa por “Estado de Arte”) e tendo em consideração a necessária procura de respostas para as questões inscritas em tese, a seguinte formulação de hipóteses que irão nortear o nosso trabalho de investigação.

Enquanto em hipótese primeira assumimos que a extensão da plataforma continental portuguesa viabilizará um reforço da posição nacional no Atlântico Norte,

quer se trate da nossa participação em fóruns internacionais, quer no quadro de alianças associadas à defesa e segurança de interesses comuns, quer ainda no contexto do nosso posicionamento estratégico, a um tempo político e outro tempo económico, na geografia global marítima²⁰²¹.

A nossa segunda hipótese de trabalho baseia-se no pressuposto de que Portugal assumirá um papel de relevo na articulação transatlântica entre a Europa, África Ocidental e o Continente Americano. Esta hipótese baseia-se na constatação de que três factores de natureza distinta irão concorrer para proporcionar a Portugal um posicionamento claramente favorável no futuro jogo das relações políticas e económicas no espaço Atlântico. Assim, o posicionamento do continente português (território europeu mais próximo, simultaneamente das três Américas) proporciona um leque de possibilidades geoeconómicas ditadas pela geografia. Por outro lado, Portugal desenvolve um quadro de Relações Internacionais valorizadoras de proximidades e cooperação com os conjuntos políticos dos continentes Americano e Oeste Africano, a saber, NATO-Estados Unidos da América (EUA), Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP)-Brasil e Angola e *Transatlantic Trade and Investment Partnership*.

A nossa terceira hipótese constitui um corolário lógico das afirmações anteriores e nela se plasma que Portugal poderá vir a constituir-se como uma das principais “Portas de Entrada” (*Gateway*) marítima da União Europeia. O redefinir das lógicas do transporte marítimo²²²³ associadas a mutações importantes das grandes infra-estruturas portuárias e de comunicação internacionais, de que o projecto “*Panamax*” assume papel de grande relevo, irá impor um conjunto de oportunidades de posicionamento estratégico nacional nas futuras grandes rotas de transporte marítimo. No entanto, importa assinalar que estamos perante um contexto de grande competitividade em que vai ser preciso “lutar” com as grandes infra-estruturas

²⁰ Neste contexto ver *Arco Atlântico*, disponível em http://es.wikipedia.org/wiki/Arco_Atl%C3%A1ntico, acedido a 16 de Dezembro de 2014.

²¹ Ver por exemplo, documento *Europa 2000+: Cooperation for European territorial development* (Commission of the European Communities, 1994).

²² Não esquecer que a marinha mercante e a actividade basilar a ela associada “*shipping*” sempre constituiu historicamente a projecção do poder económico e marítimo das nações.

²³ Cf. Boxer (1969).

portuárias do norte, que se preparam para essa situação há algum tempo. Assim, coloca-se a questão premente de desenvolver um conjunto de estratégias destinadas a conseguir mitigar o problema a que poderíamos chamar de “recuperar tempo perdido”. Será esta uma questão a monitorizar nos tempos mais próximos no quadro da política nacional de transportes marítimos e outras infra-estruturas associadas como as vias ferroviárias de serviço aos principais portos²⁴.

Finalmente, não podemos esquecer que todo o conjunto de inter-relações económicas e políticas, que anteriormente se fez referência, se constroem e se concretizam no contexto de um determinado ordenamento jurídico. Assim, afirmamos, enquanto hipótese de trabalho, que o futuro ordenamento jurídico (aqui entendido na tripla dimensão, legislação internacional, legislação nacional e jurisprudência/doutrinal) será consentâneo com o correcto aproveitamento e valorização das actividades económicas baseadas no que podemos definir como “*Cluster Marítimo*” associado ao Atlântico sob jurisdição portuguesa.

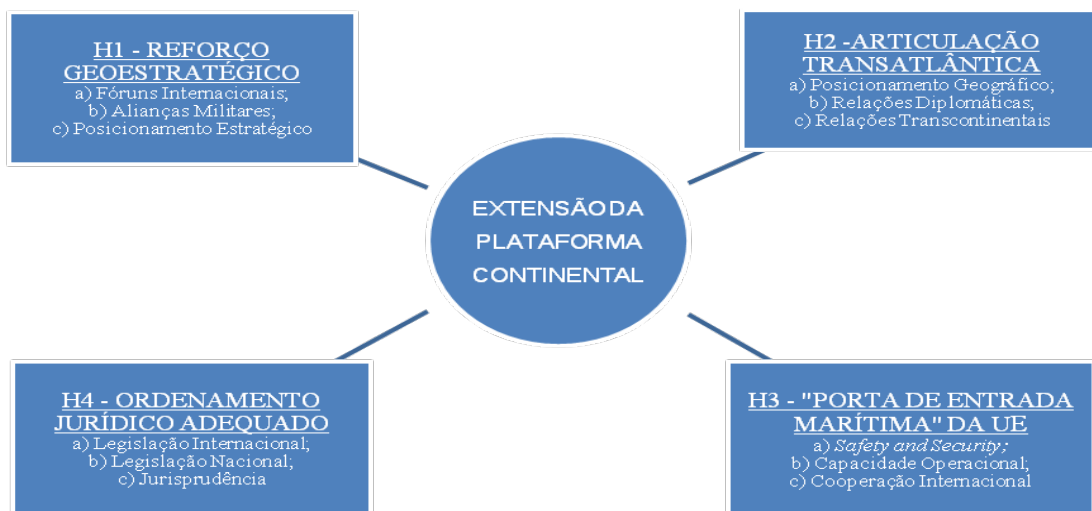
Assumimos que a formulação das nossas quatro hipóteses de trabalho decorre duma perspectiva de afirmação duma estratégia assumida em termos nacionais baseada na optimização de um recurso económica, política e culturalmente relevante, correspondente ao Oceano Atlântico. Assim, será duma resposta positiva às hipóteses acima descrita que dependerá a construção da capacidade portuguesa de, num quadro de segurança-estratégica, potencializar o aproveitamento multidimensional da plataforma estendida. Este processo implicará o reforço e valorização das actividades marítimas, uma definição adequada de políticas económicas potenciadoras do desenvolvimento nacional e uma eficaz defesa dos interesses geopolíticos fundamentais do nosso País.

A Figura 1 apresenta, de forma articulada, qual o quadro de referência que presidirá à construção da linha de raciocínio da nossa Tese. Em função de um problema/facto com elevado potencial de impacto geopolítico e geoeconómico, construímos quatro hipóteses de resposta para esse problema, a que aludimos em

²⁴ Refira-se, a título de exemplo, a necessária articulação ferroviária entre o Porto de Sines e o centro da Península Ibérica.

parágrafos anteriores. Pretende-se, deste modo, uma visualização sintética-formal do quadro de hipóteses a testar no presente trabalho de investigação.

Figura 1 – Quadro de referência da Tese – Problema Central e Hipóteses de Resposta



Fonte: Elaboração própria

5. Posicionamento face às Relações Internacionais

É inegável que a sociedade globalizada continua a ver o consumo como um indicativo de progresso²⁵, pois ele gera industrialização e, conseqüente, o crescimento e o desenvolvimento económico. Contudo, paralelamente àquele conceito (sociedade globalizada), tem-se vindo a colocar a premente questão ambiental no que respeita à intensidade de exploração dos recursos naturais disponíveis no planeta. Assim, desde 1973 com a publicação do famoso Relatório *Meadows* que são crescentes as preocupações com o possível esgotamento de recursos fundamentais para a comunidade humana. Não sendo a presente Tese um exercício de reflexão sobre o domínio fulcral da sustentabilidade, limitam-nos, neste ponto, a referir que após a edição do estudo acima referido, outros documentos, hoje amplamente conhecidos e

²⁵ Sobre os conceitos de progresso, crescimento e desenvolvimento, ver, v.g., Cameron (2011).

divulgados, retomaram estas inquietações. Aqui mencionamos, pela sua representatividade, o Relatório *Brundtland* e a Agenda XXI²⁶, que prosseguiram e desenvolveram todo o trabalho anterior relativamente ao impacto para as gerações futuras decorrente dos actuais processos de crescimento económico.

No que concerne aos recursos existentes no domínio marítimo, podemos encontrar três situações distintas:

a) Recursos em que a lei da escassez se vai fazendo notar progressivamente o que determina preocupações constantes com a sua preservação para o futuro – caso paradigmático e que diz muito a Portugal corresponde aos recursos piscícolas²⁷;

b) Recursos onde é observável um aumento significativo da sua exploração, devido, por um lado, à diminuição dos recursos equivalentes em terra e, por outro lado, às novas possibilidades oferecidas pelo desenvolvimento tecnológico – aqui o caso paradigmático corresponde à extracção de petróleo da designada camada pré-sal²⁸;

c) Recursos que estão já cartografados e em fase de diagnóstico de existências, mas que aguardam ou desenvolvimento tecnológico adequado à sua exploração que permita taxa de rentabilidade positivas, ou que estão dependentes de definição de quadros regulamentares que enquadrem o início da extracção/transformação. Este é o caso correspondente a vários recursos localizados na plataforma continental estendida²⁹.

Limitado no seu território continental, pequeno e pobre em recursos, mas com imperativos de crescimento económico³⁰, o desafio que se coloca actualmente a Portugal é, ao mesmo tempo, crítico e inovador, já que poderá assumir uma posição de maior relevância junto do fórum internacional, assente num projecto nacional que

²⁶ Neste contexto poderíamos ainda mencionar a *Conferência do Rio 92* e, mais recentemente, toda a polémica associada ao Relatório *Gallagher*.

²⁷ Ver, v.g., o esgotamento dos bancos de pesca da Terra Nova no que concerne ao bacalhau.

²⁸ Interessante mencionar que o Brasil, um dos casos comparativos da presente Tese, é um dos líderes mundiais da exploração no pré-sal.

²⁹ A título meramente exemplificativo destaque-se o potencial a utilização de algas nos fármacos do século XXI.

³⁰ Cf. Amaral (2010).

confira relevo ao mar, numa perspectiva cultural, científico-tecnológica, ambiental e económica ao explorar os recursos naturais de forma sustentada.

Através da investigação que resultará do presente trabalho, procurar-se-á contribuir para um melhor esclarecimento da realidade marítima nacional num contexto internacional, bem como sugerir linhas de orientação para um dos maiores recursos que ainda permanece (quase) por descobrir – o mar.

Se não bastassem já os motivos acima invocados, este estudo na área científica de Relações Internacionais envolve aspectos de Segurança e Estratégia uma vez que, a partir da extensão geográfica analisada, poder-se-ão controlar os riscos de instabilidade decorrentes da chamada “territorialização do mar”. Estes riscos são susceptíveis de fazer perigar as relações internacionais, com enfoque para o terrorismo transnacional, a pirataria (ver, por exemplo, Reis Rodrigues, 2012), a criminalidade transnacional organizada, as violações da lei, a exploração inadequada do mar e do seu solo e subsolo, sendo neste âmbito que se poderá melhor entender a importância que a NATO e os EUA atribuem, ainda hoje, ao espaço estratégico português. Não será, portanto, de esperar uma completa e total “rotação” de interesses geoestratégicos norte-americanos do Espaço Atlântico para a Ásia-Índico-Pacífico³¹.

Portugal, para além de ser um Estado soberano detentor de jurisdição sobre vastas áreas marítimas de grande importância geoestratégica e geoeconómica, assume também a responsabilidade de uma longa linha de fronteira marítima da União Europeia. Daqui decorre para o País a obrigação de exercer autoridade no mar, fazendo cumprir, quer a lei nacional, quer a internacional, bem como garantir uma estrutura/sistema de busca e salvamento conforme os compromissos assumidos internacionalmente no âmbito da *International Maritime Organization* (IMO), assim como tem necessidade de estar preparado para, isoladamente, ou como membro das alianças militares que integra, defender os interesses que lhe são próprios, dentro das suas alargadas fronteiras de Defesa.

³¹ Ver neste sentido, Gaspar (2011).

Face ao que antecede, e tendo em conta a questão base, questões derivadas e hipóteses de trabalho, podemos afirmar que a nossa tese se integra, em termos das grandes escolas de pensamento das Relações Internacionais³², na denominada “Escola Realista”, que destaca a “(...) *relevância da distribuição relativa dos recursos materiais do poder, considerado como um factor tão importante em contextos conflituais, como em ambientes cooperativos*”³³. Para esta nossa opção, a um tempo filosófica, a outro tempo pragmático-política, contribui a constatação, fundamental, que a extensão da Plataforma representa, não apenas o desejo de cumprir um importante objectivo de reforço da base de recursos endógenos capazes de sustentar o crescimento económico de longo prazo, mas sobretudo envolve uma afirmação de soberania e de estruturação de uma estratégia de segurança, bem expressa na designação que no contexto da tese se fará, por várias vezes, referência – *Safe and Security*.

Assim, consideramos que o projecto de alargamento da Plataforma Continental corresponde, de certa forma, à concretização da ideia-chave de Spykman, de que os Estados, acima de tudo, lutam por alargar o Espaço sob a sua directa (ou indirecta) influência ou jurisdição. No caso em estudo, trata-se de Portugal aproveitar da melhor forma o quadro de oportunidades gerado pelos Direitos previstos na Convenção do Mar. Neste contexto, devemos ter presente, que o “Território” sob jurisdição, controle e gestão por parte de Entidades Soberanas a que chamados “Estados”, deve ser entendido nas suas três dimensões base: Terra, Mar e Ar. Não será, certamente, por acaso, que a própria estruturação do *Hard Power* se concretiza e se efectua em função daquela tripla geografia associada ao exercício de soberania: Exército, Armada e Força Aérea.

Conforme veremos em parte posterior da nossa tese, uma das questões que levaremos a discussão, quer com o painel *Delphi*, quer com os “super-peritos”³⁴, incidirá, precisamente, sobre as condições materiais e humanas que as Forças Armadas Portuguesas necessitarão, no médio e longo prazos, para poderem exercer, de modo

³² Sobre este assunto ver, por exemplo, Magalhães (2012).

³³ Marques dos Santos (2009: 100).

³⁴ No dia 14 de Maio de 2015 demos por encerrado a fase, sempre morosa, de recolha externa de informação tendo em vista a validação das hipóteses que esboçámos no contexto da presente Tese de Doutoramento.

cabal e eficaz, as suas funções e competências no quadro da afirmação da nossa soberania. Esta questão é tão mais importante, se pensarmos que o actual projecto de extensão da Plataforma, irá acrescentar um território imenso ao espaço em que actualmente Portugal exerce a sua plena soberania. Assim, pensamos que a nossa tese se inscreve no reconhecimento de que as autoridades políticas dos Estados tendem a competir, em nome do designado “*Interesse Nacional*”, por três elementos fundamentais: território, população e governo. Assim, preservar a integridade territorial e assegurar o bem-estar da população são os objectivos principais dos Estados” (Morgenthau *et al.*, 1993³⁵). Podemos, portanto, concluir, de que é verdade o postulado da competição pelo poder entre Estados, em nome dos valores fundamentais da segurança e manutenção do território.

Conforme mencionado em parágrafo anterior, o fenómeno de “territorialização do mar”, implica que as preocupações com a segurança marítima, protecção de recursos, vigilância e controle do duplo exercício de exploração/gestão das potencialidades oferecidas pela Plataforma Estendida, serão crescentes na passagem do tempo. Assim, considerando este “Novo Espaço” (ou se se preferir, *Território*) sobre o qual Portugal terá, por direito reconhecido pelas outras nações, especiais responsabilidades e competências, é lícito afirmar que existirão para o futuro questões muito sérias e profundas nos domínios da Geopolítica e da Geoestratégia. Uma vez mais cumpre lembrar que um processo como o alargamento de uma plataforma constitui um elemento inextrincavelmente ligado àqueles dois domínios tradicionais (aos quais se juntou recentemente a Geoeconomia) onde se expressa a autoridade e a soberania dos Estados.

Pensamos, deste modo, que “*se Portugal prosseguir uma linha de orientação mais baseada na utilização eficiente e eficaz dos seus factores geopolíticos e*

³⁵ Hans Morgenthau ficou muito conhecido pelos seus *Seis Princípios do Realismo Político*, a saber adaptado do original em língua inglesa): “1. *There are objective laws that govern politics, rooted in human nature.* 2. *The main force driving international politics is the concept of interest defined in terms of power.* 3. *This key concept is universally valid and objective, but does not have the same meaning fixed once and for all.* 4. *Political realism is aware of the moral significance of political action.* 5. *Political realism refuses to equate the moral principles of any given nation or time with the overall moral laws that govern the universe.* 6. *Political realism maintains a separation and integrity of intellectual substance, while recognising other frameworks and the inter-relatedness of politics with other fields*” (Morgenthau *et al.*, 1993).

geoestratégicos, e no estabelecimento de alianças estratégicas conjunturais, consoante os seus interesses nacionais, mais conforme aos ditames do realismo político, o país poderá construir um futuro de transformação e afirmação e recuperar alguma soberania³⁶. Neste sentido, reforça-se a ideia de que a geoestratégia, a geopolítica e também a geoeconomia estarão no cerne do processo de alargamento da Plataforma. Tentaremos, ao longo da nossa tese, trazer à colação alguns elementos que consideramos importantes para melhor perceber que contextos e que realidades estarão “em cima da mesa” com a desejável concretização do processo de extensão da nossa Plataforma Continental. Assim, em função de material escrito que consultaremos e, naturalmente, tendo em linha de conta as opiniões e pontos de vista expressos quer pelos especialistas do Painel *Delphi*, quer pelos “super-peritos”, procuraremos definir algumas linhas de acção no triplo domínio da geoestratégia, da geopolítica e da geoeconomia, tendo em perspectiva o mais completo e enriquecedor aproveitamento do território atlântico que ficará sob a nossa jurisdição e soberania directas.

Importa, no entanto, mencionar uma questão que introduz um elemento de complexidade à nossa reflexão e que iremos abordar ao longo da nossa tese: qual o papel reservado a instituições internacionais com natural destaque para a União Europeia (UE) e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)? Tendo em consideração que as organizações fundadas em acordos, plataformas de entendimento ou outra qualquer forma de cooperação, tendem a implicar, de um modo maior ou menor, *transferências de soberania*, de Estados para entidades supra-estaduais. Pois não nos podemos esquecer que “(...) *o realismo político caracteriza uma sociedade essencialmente anárquica, na qual os atores subsistem através da gestão de um inevitável “estado de natureza”*. (...) *Na esteira de Bodin, Maquiavel e Hobbes, seria essa a perspectiva desenvolvida pelos realistas anglo-americanos que promoveram a génese do estudo académico autónomo das RI [Relações Internacionais]. Perante a inevitabilidade teoricamente assumida da conflitualidade endémica da sociedade anárquica, procura-se, desde então, na polemologia e na estratégia, a racionalização dos resultados da binómio custo / benefício, aplicado às relações conflituais, no sentido*

³⁶ Galito (2014 a).

de os tornar política e economicamente compatíveis com os desígnios da “world politics” ou da “foreign policy” dos respectivos promotores”³⁷. Ora, tendo em consideração que a Escola Realista valoriza, acima de tudo, o papel dos Estados Soberanos, como colocar no contexto desta tese, a dimensão internacional da geoestratégia e geopolítica portuguesas?

Pensamos que a resposta pode ser dada a diferentes níveis: por um lado, é inegável que a chamada “construção europeia” se processa em função de partilhas de soberania e de cooperação crescente em diversos domínios, como sejam o agrícola, o comercial, o industrial, a investigação, entre outros. E também é perfeitamente nítido que a Organização do Tratado do Atlântico Norte se baseia no conceito de *Aliança Geoestratégica entre Estados Soberanos*. Por outro lado, temos de manter na nossa linha de raciocínio que uma estratégia de *Safe and Security*, mesmo que desempenhada num quadro de cooperação internacional, sob a égide de alianças e acordos, será sempre, na maior parte, um exercício levado a cabo pelos poderes nacionais.

Assim, não podemos pensar que Portugal deverá colocar-se numa posição de subalternidade e de clara dependência face a terceiros no que concerne ao cumprimento das tarefas de Soberania (a que poderemos chamar responsabilidades inalienáveis do Estado Português) associadas ao controle, à segurança e à vigilância da nossa Plataforma Continental Estendida. Conforme veremos no capítulo destinado à análise dos inquéritos *Delphi*, vários dos especialistas consultados manifestaram, por um lado, grande preocupação com as capacidades logísticas, operacionais e de efectivos da nossa Marinha de Guerra em ser capaz de cumprir as suas obrigações no quadro da Soberania Portuguesa sobre a Plataforma Continental e, por outro lado, menor crença que seja a OTAN/NATO a ter que desempenhar esse papel. Por outro lado, impõe-se, neste contexto, uma visão pragmática sobre o que proteger e em que áreas concretas do “Atlântico Português” se devem exercer uma especial vigilância. Assim, será determinante para o sucesso da estratégia multidimensional de aproveitamento da nossa Plataforma Continental Estendida, o mais amplo e aprofundado conhecimento sobre recursos potencialmente exploráveis na tripla

³⁷ Marques dos Santos e Militão Ferreira (2012: 59, 60).

dimensão natureza do recurso, possível uso económico e reservas estimadas. Conforme veremos também no capítulo do caso de estudo, a “soberania partilhada” com a União Europeia³⁸ é perspectivada, acima de tudo, no quadro do desenvolvimento da geoeconomia portuguesa. Não tanto no âmbito dos dois vectores fundamentais correspondentes à Geopolítica e à Geoestratégia.

De qualquer forma, não se deve depreender das nossas palavras introdutórias que rejeitamos, na sua totalidade, o idealismo ou o liberalismo³⁹ e a sua análise do papel das instituições e da cooperação. Este ponto é relevante, sobretudo se pensarmos no contexto dos *desafios geoeconómicos* que se colocam a Portugal e em que a melhor resposta a esses mesmos desafios, poderá ser dada através de diferentes esquemas de cooperação e partilha de soberania entre Estados, nomeadamente entre os Países Membros da União Europeia.

Defendemos, no entanto, que a escola realista se adaptará, de modo mais adequado, ao que são várias das preocupações centrais da nossa tese e parte importante da nossa orientação crucial de pesquisa. Poderíamos, portanto, afirmar que, por um lado, o sentido da procura de uma perspectiva para as futuras prioridades nacionais, no quadro das capacidades portuguesas, sobretudo as que tocam nos domínios da geoestratégia e geopolítica, envolverá um maior peso de reflexão associada ao realismo (por exemplo, nas questões ligadas ao conceito de *Safe and Security*) e que, por outro lado, a promoção de redes de cooperação geoeconómica integrarão, previsivelmente, num quadro analítico mais ligado às actuais correntes do idealismo/liberalismo. Será, portanto, deste cruzamento de preocupações que iremos nortear os trabalhos da nossa tese de doutoramento.

De qualquer modo, e em função do quadro geral de preocupações em que se inscreve a nossa tese, assumimos que a Escola Realista representa a principal

³⁸ Não deixa de ser interessante, que alguma literatura recente, ver García (2013), também vai chamando a atenção para o facto de que a própria União Europeia tende a alargar, no quadro das suas filosofias de orientação/intervenção, o chamado *Realismo Político*: “tracing changes in discourse in the EU’s consolidated trade policy demonstrates how the policy objectives have evolved from what could be characterised as a soft and even normative power to a much more realist one, attempting to safeguard its position in the international economic order” (García, 2013: 522)

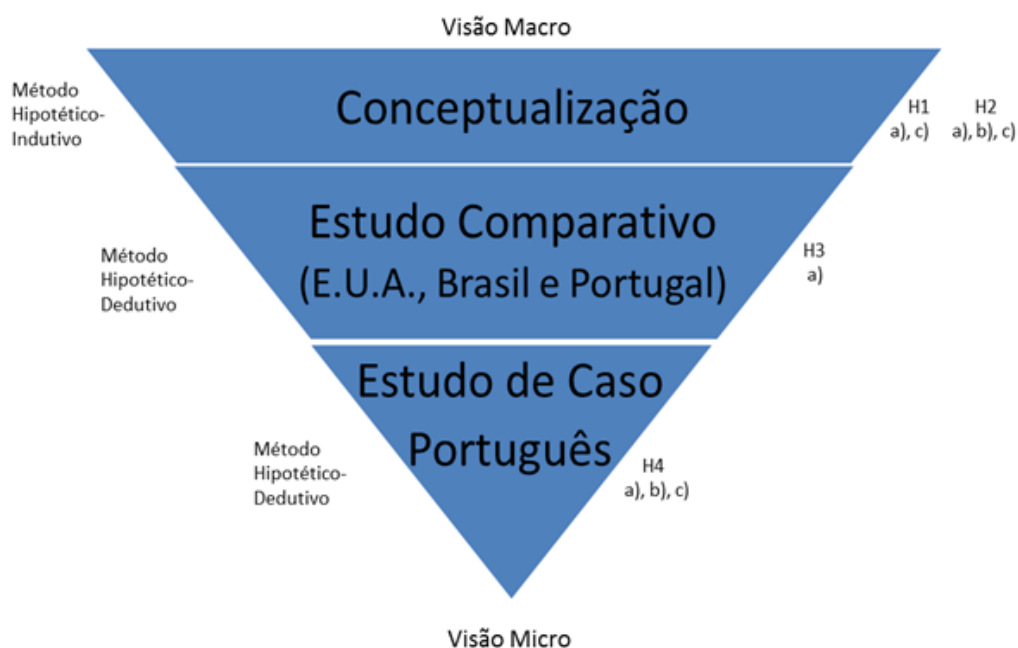
³⁹ Ver, por exemplo, Wilson (2012).

influência teórica do nosso trabalho no quadro das questões associadas às relações internacionais.

6. Metodologia de Investigação para teste de hipóteses

Conforme se pode observar em termos esquemáticos na Figura 2, neste estudo recorrer-se-á, numa primeira fase, a pesquisa bibliográfica, a qual abrangerá a leitura, a análise e a interpretação de livros, artigos e *papers*, relatórios, *sites* da *web*, artigos, mapas, imagens e demais documentação considerada pertinente à presente investigação. Todo o material recolhido será submetido a uma triagem crítica, a partir da qual é possível estabelecer um plano de leitura. Trata-se de uma leitura atenta e sistemática que se faz acompanhar de anotações e fichamentos que poderão servir à fundamentação teórica do estudo.

Figura 2 – Domínios de análise na Tese de Doutoramento



Fonte: Elaboração Própria

Procedemos a uma Análise de Conteúdo (legislação), baseada em técnicas de análise documental e estabelecemos inferências com as grandes questões geopolíticas e geoeconómicas relacionadas com os principais domínios de reflexão na nossa Tese de Doutoramento. Com este procedimento metodológico pretendemos assegurar a mais equilibrada articulação entre as diferentes partes em que se encontra estruturada a nossa investigação doutoral.

Por outro lado, e de forma a recolher informação e elementos relevantes para o nosso estudo de caso comparativo da plataforma continental norte-americana e brasileira, deslocámo-nos, respectivamente:

a) Aos *Estados Unidos da América*, mais concretamente aos Estados de Nova Iorque, de Nova Jérsey e da Pensilvânia, onde tivemos a oportunidade de entrevistar o Professor Doutor Dennis Culhane⁴⁰, Professor Catedrático da *University of Pennsylvania*, Director da *School of Social Policy and Practice* da mesma Universidade e consultor do Governo Federal Norte-Americano para os “*War Veterans Affairs*”; o Professor Doutor Thomas Cioppa, Professor Catedrático da *Rutgers, The State University of New Jersey*, Doutorado em Ciência Política e especialista na área das “*Internationals Affairs*”, e Director do Departamento de Ciência Política do *Brookdale Community College*, estabelecimento de ensino superior não-universitário associado à *Rutgers*; e o Professor Doutor Elliot Sclar, Professor Catedrático da *Columbia University in the City of New York*, Director do seu *Center for Sustainable Urban Development*, parte do *Earth Institute*, e consultor da *United Nations para os Millennium Development Goals*, sendo igualmente coordenador dos programas doutorais em questões urbanas da *Columbia University*;

b) À Republica Federativa do Brasil, mais especificamente ao Estados de São Paulo e ao Estado do Rio de Janeiro, onde entrevistamos o Professor Doutor Eduardo Yazigi, Professor Catedrático da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da

⁴⁰ Conforme veremos noutra parte da presente Tese de Doutoramento, a entrevista com o Professor Doutor Dennis Culhane revelou-se de particular importância para questões metodológicas associadas à aplicação e verificação de resultados do Método Delphi. O Professor Doutor Dennis Culhane é um especialista em questões metodológicas das Ciências Sociais (ver, por exemplo, Culhane, 2013) pelo que o contacto com este investigador revelou-se particularmente significativo na escolha de um método para validação e perspectiva crítica das respostas obtidas através da consulta ao painel de especialistas.

Universidade de São Paulo e Professor Convidado da Universidade de Paris-Sorbonne. Procedemos, também, a uma recolha de informação/bibliografia disponível em importantes centros de documentação científica, de que são exemplos a Universidade de São Paulo (USP) e a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Finalmente, foi necessário definir uma metodologia adequada ao teste de hipóteses relativas ao nosso caso de Estudo – a extensão da Plataforma Continental Portuguesa e respectivos impactos em domínios como a Economia, a Política e a Segurança. Optámos pela selecção do denominado Método *Delphi* (em que os seus princípios fundamentais se encontram explicitados no Anexo 1) para testar as hipóteses formuladas no quadro da nossa Tese de Doutoramento. No ponto seguinte da presente introdução apresentamos, de forma resumida, as preocupações principais relativas à aplicação deste método no âmbito do trabalho de investigação.

7. Estudo de Caso

Tal como mencionámos no ponto anterior da introdução, a nossa escolha para a metodologia a aplicar ao Estudo de Caso⁴¹, incidiu sobre o Método *Delphi*.⁴²

O Método *Delphi*, cuja denominação deriva do Oráculo de Delfos, foi desenvolvido no início da Guerra Fria por forma a tentar determinar qual o impacto que a tecnologia nuclear teria num eventual eclodir dum conflito, à escala mundial, entre a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e os EUA. Mais exactamente, em 1959, no Centro de Investigação norte-americano RAND⁴³, os seus investigadores Olaf Helmer, Norman Dalkey e Nicholas Rescher desenvolveram uma ferramenta de

⁴¹ Tendo em consideração as diferentes dimensões envolvidas na nossa investigação, pensamos que a mais adequada conceptualização de Estudo de Caso, corresponde ao entendimento que se reporta a uma *“abordagem metodológica de investigação especialmente adequada quando procuramos compreender, explorar ou descrever acontecimentos e contextos complexos, nos quais estão simultaneamente envolvidos diversos factores”* (Araújo et al. 2008: 4) No caso presente, a nossa Tese de Doutoramento envolve domínios complexos como a geopolítica, a geoeconomia e a segurança. Assim, pensamos que esta acepção de *Estudo de Caso* se adapta ao tipo de preocupações inseridas neste trabalho académico.

⁴² No Anexo I, descrevemos em pormenor a metodologia *Delphi*. Neste ponto da Introdução apenas referimos algumas questões relevantes e apresentamos o painel de peritos inquiridos.

⁴³ *Research AND Development*.

inquérito que possibilitasse a obtenção de informações sobre determinado facto, a ocorrer num futuro provável e sobre o qual existe um conhecimento incerto e incompleto.

O exercício assenta, primordialmente, num processo de grupo, baseando-se no princípio de que um conjunto de indivíduos, como um todo, consegue analisar eficazmente determinado problema complexo. A capacidade de previsão do Método *Delphi* baseia-se na utilização sistemática dum juízo intuitivo emitido por um grupo de especialistas. Os questionários são necessariamente anónimos, de forma a evitar o “efeito de líder”. O Método *Delphi* permite obter convergências de opiniões e deduzir consensos eventuais, através de questionários sucessivos, cujo objectivo é o de diminuir a dispersão das várias opiniões e/ou sensibilidades. Numa perspectiva global propõe-se prever as transformações mais importantes que se irão produzir no fenómeno analisado num período temporal que poderá chegar a alguns anos.

Em síntese, uma das vantagens deste método é a quase certeza da obtenção dum consenso no desenvolvimento das respostas aos sucessivos questionários (não obstante as eventuais convergências e/ou consenso poderem não significar coerência). Geralmente, a informação recolhida no decorrer da consulta sobre os acontecimentos, tendências, rupturas determinantes na evolução futura do problema em estudo, é rica e abundante. Este método poderá ser usado quer no campo da tecnologia, quer no da gestão e economia, quer no das ciências sociais. Com a aplicação do Método *Delphi*, pretendemos pesquisar um conjunto possível de elementos que contribuam para elaborar um quadro alargado de respostas quer à questão central, quer às questões derivadas da presente Tese de Doutoramento. Apresentamos, de seguida, a lista de peritos que constituíram o painel Delphi ao qual enviámos os inquéritos.

LISTA DOS PERITOS CONSULTADOS NO ÂMBITO DO DELPHI

Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues – Antigo Vice-Chefe de Estado-Maior da Armada

Como oficial subalterno, serviu no Destacamento n.º 7 de Fuzileiros Especiais (em comissão na Guiné) e comandou o patrulha Cunene em Angola no período 1969/1971. Posteriormente, comandou a fragata Roberto Ivens num período de atribuição à Força Naval Permanente do Atlântico (*Standing Naval Force Atlantic - STANAVFORLANT*) da NATO, de que mais tarde foi Chefe do Estado-Maior internacional e, depois, Comandante.

Em terra, chefiou a Divisão de Operações do Estado-Maior do então Comando Naval do Continente e serviu durante cinco anos no Estado-Maior da Armada, primeiro como Chefe da Divisão de Operações e mais tarde como Chefe da Divisão de Planeamento.

Como Oficial General, foi Superintendente dos Serviços de Material da Armada, Comandante Naval, Comandante do Quartel-General da NATO em Oeiras e comandante da EUROMARFOR. Concluiu a sua carreira na Marinha como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada.

Foi Vice-Presidente da Comissão de Relações Internacionais da Sociedade de Geografia de Lisboa (2003/2007) e da *Atlantic Treaty Association* (2003/2006).

Tem proferido conferências e escrito sobre assuntos de defesa em diversos jornais e revistas da especialidade. Publicou os livros: *Nos Meandros da Política de Defesa* (2002), *Defesa e Relações Internacionais* (2004) e *Junho de 1998 - Bissau em Chamas* (co-autor) (2007). É membro do Conselho Consultivo de várias revistas e institutos e fundador e coordenador do jornal on-line *Defesa e Relações Internacionais*. Presentemente, na situação de Reforma, é Vice-Presidente da Comissão Portuguesa do Atlântico.

Vice-Almirante António Rebelo Duarte – Antigo Director do Instituto Superior Naval de Guerra

Em oficial subalterno, especializou-se em Comunicações (1968) e possui, entre outras habilitações, o *NATO Naval Officers Electronic Warfare Introductory Course*, frequentado no Reino Unido (1971), o *ACE Staff Officers Orientation Course*, o curso *Perspectivas do Islão* e o *International Defense Management Course*, frequentado na *Naval Postgraduate School*, em Monterey, Califórnia, USA (1985), além dos Cursos Navais de Guerra – Geral (1980) e Superior (1997/98), frequentados no Instituto Superior Naval de Guerra (ISNG).

Em 1974 concluiu a Licenciatura em Economia (média final de 14 valores), pelo Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa.

Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo desempenhado diversas funções, nomeadamente, a bordo do NRP⁴⁴ Porto Santo (1967/68); no Agrupamento n.º 1 de Draga-Minas; no NRP Álvares Cabral em comissão de serviço em Angola e Moçambique (1969/71).

Exerceu o cargo de Comandante do navio-patrolha NRP Argos (Guiné/1974) e das corvetas NRP Honório Barreto (1975) e NRP Jacinto Cândido (1987).

Em terra, chefiou Centros de Comunicações (Comando Naval do Continente - 1968/09; Comando da Defesa Marítima do Porto de Porto Amélia - 1970/71, em diligência do NRP Álvares Cabral; Escola de Comunicações, no Grupo Nº 1 de Escolas da Armada - 1971/74, acumulando com as funções de instrutor). Foi Professor da Escola Naval (Economia - 1976/82) e chefiou a Secção de efectivos e carreira naval, da Direcção do Serviço de Pessoal (1987/89), tendo, ainda, desempenhado o cargo de Adjunto do respectivo Director no período 1992/93. Realizou uma comissão de serviço no estrangeiro – Quartel-General da NATO, em Bruxelas (1989/92) – como Conselheiro Militar por parte da Marinha na Delegação portuguesa (DELNATO) junto da Aliança. Chefiou as Divisões de Comunicações e de Pessoal e Organização, do Estado-Maior da Armada – 1993/94 e 94/97, respectivamente.

⁴⁴ NRP: Navio da República Portuguesa.

Entre 1998/2000, prestou serviço no ISNG, como professor de Estratégia e Coordenador da respectiva Área de Ensino.

Foi promovido ao posto de Contra-Almirante em 10 de Agosto de 2000 e nomeado Comandante da Escola Naval (Outubro de 2000 a Junho de 2002). Depois de promovido a Vice-Almirante em Maio de 2000, foi nomeado Director do ISNG, cargo desempenhado até à sua extinção em 19 de Setembro de 2005.

Em 25 de Novembro de 2005 transitou para a situação de Reserva, regressando à efectividade do serviço em Maio de 2007 para presidir à Comissão do Domínio Público Marítimo, desde Julho de 2007.

É conferencista convidado do Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Católica Portuguesa, desde 2004, e professor convidado do Instituto de Estudos Políticos da mesma Universidade desde 2009.

Em 2008 foi eleito Académico Correspondente da Academia Internacional de Cultura Portuguesa e, em fins de 2009, Académico da Academia de Marinha.

Em Janeiro de 2010 passou a presidir à direcção do Instituto D. João de Castro, associação sociocultural de interesse público, com sede no Restelo.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações, designadamente três Medalhas Militares de Serviços Distintos; duas Medalhas Militares de Mérito Militar; Medalhas de Prata e de Ouro, de Comportamento Exemplar; Medalha Militar da Cruz Naval de 2.ª classe; e duas Medalhas Comemorativas de Campanhas.

Tenente-General Rui Fernandes Matias – Director do Instituto de Estudos Superiores Militares

Iniciou a sua carreira militar em 1974, na Academia Militar, onde concluiu a Licenciatura em Engenharia Electrotécnica Militar (Telecomunicações e Electrónica), em 1979.

Está habilitado com os Cursos da Carreira de Oficial, com o Curso de Estado-Maior e com o Curso de Comando e Estado-Maior do Exército dos EUA. Frequentou vários cursos militares e civis, de que se destacam Cursos NATO na área da Guerra Electrónica.

Ao longo de sua carreira desempenhou funções em várias unidades e comandos do Exército Português e na NATO. Foi Professor no Instituto de Altos Estudos Militares (1991 a 1998), Director de Estudos e Instrução da Escola Prática de Transmissões (1998 a 2000), desempenhou funções de *Staff Officer for Policy* no *Supreme Headquarters of Allied Powers in Europe*, em Mons-Bélgica (2000 a 2003). Foi Chefe da Divisão de Comunicações e Sistemas de Informação do Estado-Maior do Exército (2003-2004) e Comandante da Escola Prática de Transmissões (2004-2006).

Após promoção a Oficial General, em 2007, desempenhou funções de Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior do Exército. De Abril de 2010 a Junho de 2013, foi Director de Comunicações e Sistemas de Informação, do Comando das Forças Terrestres. Foi promovido ao actual posto em 7 de Junho de 2013.

Dr.ª Berta Cabral – Secretária de Estado Adjunta e da Defesa Nacional

Licenciou-se em Finanças pelo Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa em 1975.

Iniciou a sua actividade profissional como Técnica Superior da Junta Nacional de Produtos Pecuários, no Ministério da Agricultura, em Lisboa, cidade onde permaneceu até 1980.

Assumiu as funções de Directora Regional do Tesouro (na Secretaria Regional das Finanças do Governo Regional) dos Açores, em 1984, cargo que ocupou durante quatro anos.

Em 1988 foi nomeada Directora Regional dos Transportes e Comunicações (na Secretaria Regional da Economia do Governo Regional) dos Açores e em 1991 assumiu as funções de Administradora da Empresa de Electricidade dos Açores.

Em Junho de 1994, assumiu a presidência do Conselho de Administração da *SATA Air Açores*, cargo que ocupou até 1995.

Integrou o Governo Regional dos Açores, ocupando a pasta de Secretária Regional das Finanças e Administração Pública.

Em 2001 foi eleita Presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, tendo sido reeleita em 2005.

Assumiu a 22 de Abril de 2013 o cargo de Secretária de Estado Adjunta e da Defesa Nacional do Governo de Portugal

Professor Doutor Luís Fontoura – Antigo Presidente do Conselho de Escola do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas

Luís Fontoura faleceu de Junho de 2014, com 81 anos de idade, e desempenhava actualmente as funções de presidente da mesa do plenário do Partido Social Democrata de Lisboa, bem como as de presidente do Conselho de Escola do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP).

Luís Fontoura era natural de Moçâmedes, no sul de Angola, e Licenciado em Direito pela Universidade de Coimbra, era Professor Convidado Jubilado do ISCSP e Doutor *Honoris Causa* pela Universidade Técnica de Lisboa.

Luís Fontoura foi secretário de Estado da Comunicação Social em 1981 e para a Cooperação e Desenvolvimento, de 1982 a 1983, no Governo da Aliança Democrática (PSD/CDS/PPM⁴⁵), liderado por Francisco Pinto Balsemão.

Fontoura foi vice-presidente do PSD de 1978 a 1983, em 1985 e de 2007 a 2009, entre 1978 e 1983 presidiu também à Comissão de Relações Internacionais do partido.

Além das funções no Governo de Pinto Balsemão, Luís Fontoura presidiu ao Conselho de Administração do Instituto do Comércio Externo de Portugal (ICEP).

⁴⁵ PSD: Partido Social Democrata, CDS: Centro Democrático e Social, PPM: Partido Popular Monárquico.

Professora Doutora Maria Cristina Dias Joanaz de Melo – Investigadora do Instituto de História Contemporânea

Investigadora integrada e Doutorada em História, Território e Ambiente no Instituto de História Contemporânea (IHC) na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH) da Universidade Nova de Lisboa (UNL).

PRÉMIOS E DISTINÇÕES:

2010–2011: Bolseira de *Post-Doc* por 6 meses pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT) – Bolsa SFRH/BPD/72225/2010, em usufruto na *Sheffield Hallam University*, Maio –Outubro de 2011.

2001-2005: Bolseira da FCT para elaboração da dissertação de doutoramento no Instituto universitário Europeu de Florença.

2001: Bolseira do Ministério dos Negócios Estrangeiros.Complemento à bolsa de Doutoramento do Instituto Universitário Europeu entre Setembro e Dezembro de 2001

2000-2001: Bolsa de Doutoramento do Ministério dos Negócios Estrangeiros português, para início do programa de Doutoramento do Instituto Universitário Europeu.

LISTA DE PROJECTOS DE INVESTIGAÇÃO CONCLUÍDOS

Colaboração em projectos de investigação:

2006: *História do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria* (MOPCI), desenvolvido no Instituto de Ciências Sociais (ICS) da Universidade de Lisboa (UL), sob a coordenação da Professora Doutora Conceição Andrade Martins.

2005-2001: *História da Real Associação Central de Agricultura Portuguesa* (RACAP), desenvolvido no ICS-UL, sob a coordenação da Professora Doutora Conceição Andrade Martins.

2005-1996: *História da Empresa e da Família José Maria da Fonseca*, desenvolvido no ICS-UL, sob a coordenação da Professora Doutora Conceição Andrade Martins.

2001–1996: *Dicionário Biográfico dos Parlamentares*, desenvolvido no ICS-UL, sob a orientação da Professora Doutora Maria Filomena Mónica.

1999–1996: *Optima Pars*, desenvolvido no ICS-UL, sob a orientação do Professor Doutor Nuno Gonçalo Monteiro e a coordenação do Professor Doutor António Manuel Hespanha.

1996-1994: *Dízimos e Produção Agrícola em Portugal no Início do Século XIX*, desenvolvido na FCSH-UNL, Departamento de História, sob a Orientação do Professor Doutor Luís Nuno Espinha da Silveira.

1996-1994: *Espaços e Práticas de Sociabilidade nos Séculos XIX e XX em Portugal*, desenvolvido na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, no Departamento de Geografia, sob a coordenação da Professora Doutora Maria Alexandra Lousada.

1995-1992: *As Comendas das Ordens Militares (1668-1834) – Comendadores e Rendeiros*, desenvolvido no ICS-UL, sob a coordenação do Professor Doutor Nuno Gonçalo Monteiro.

Professora Doutora Regina Salvador – Professora Catedrática do Departamento de Geografia e Planeamento da FCSH da UNL

Áreas de Investigação: Coesão Territorial na União Europeia, Teorias e Políticas de Desenvolvimento, Desenvolvimento Urbano, Economia do Mar, Estudos Europeus.

Associações e Redes de Investigação: *European Association of Geographers*, *European Regional Science Association*, *Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional*, *Sociedade de Geografia de Lisboa*.

Projectos de Investigação:

Evaluation of the Main Achievements of Cohesion Policy Programmes and Projects over the Longer Term in 15 Selected Regions (2012-13), London School of Economics.

Ex-Post Evaluation of Cohesion Fund (2011), European Policies Research Center.

The Objectives of Economic, Social and Territorial Cohesion in Member States' Regional Policies (2010), European Policies Research Center.

O Impacto Socioeconómico da Comunidade do Porto de Lisboa (2010-11).

Plano Estratégico para Cluster do Mar na região Norte (2009), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.

Plano Estratégico do Concelho de Sintra (2005-06).

European Aeronautic Defense Space (EADS) and the Territorial Strategies in Southwestern European (2005-06).

Tem igualmente uma Experiência Profissional Relevante em:

Membro dos Conselho Gerais da Universidade Nova de Lisboa e da FCSH-UNL e do Conselho Científico da FCSH-UNL.

Membro dos Comités Económico e Social da EFTA e da CEE⁴⁶.

Funcionária da Comissão Europeia (Direcção-Geral I - Relações Externas - GATT⁴⁷).

Coordenadora do Departamento e do Doutoramento (3º. Ciclo) de Geografia e Planeamento Regional.

Assistente na Universidade Católica Portuguesa (Economia, Gestão e Direito).

⁴⁶ EFTA: *European Free Trade Association*, CEE: Comunidade Económica Europeia.

⁴⁷ GATT: *General Agreement on Trade and Tariffs*.

Stefano Saviotti – Chairman do Grupo Saviotti

Inicia a actividade no *Hotel Anglo-Americano* em Roma, propriedade da Família.

No ano de 1969 inicia a sua actividade em Portugal dirigindo a construção do *Hotel Dom Pedro Baía*, na Madeira. Esta será a primeira unidade do *Grupo Dom Pedro*, hoje composta por 7 Hotéis de 4 e 5 Estrelas, com um total de 3000 camas.

O *Grupo Dom Pedro*, sempre relevou o relacionamento com Itália divulgando, entre outras, a gastronomia Italiana, abrindo o restaurante *Da Pietro* no *D. Pedro Marina* no Algarve e o *Il Gattopardo* no *D. Pedro Palace* em Lisboa.

Actualmente o Grupo possui no Brasil, em Fortaleza, um grande *resort* turístico, tendo sido esta a última unidade a ser inaugurada, o *Aquiraz-Golf & Beach Villas*.

Actualmente é Presidente e accionista maioritário das seguintes sociedades:

Saviotti – Sociedade Gestora de Participações Sociais, S.A.; Saviotti - Empreendimentos Turísticos, S.A.; Dom Pedro - Investimentos Turísticos, S.A.; Imopedro - Sociedade Imobiliária, S.A.

Desempenhou o cargo, enquanto dirigente associativo, de: Conselheiro da *Câmara de Comércio Luso Italiana*; Presidente da *Associação de Hotéis de Portugal*; Vice-presidente da *Confederação do Turismo Português*; Conselheiro da *Fundação Luso-Brasileira*.

Foi agraciado com as seguintes distinções: *Cavalliere da República Italiana*; *Comendador da República Portuguesa*; *Medalha de Ouro da República Francesa de Mérito Turístico*; *Medalha de Prata da República Portuguesa de Mérito Turístico*

Eng.º Jorge Camões – Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O presidente dos *Estaleiros Navais de Viana do Castelo* (ENVC), Licenciado em Engenharia Electrotécnica pelo Instituto Superior Técnico, fez estudos de pós-graduação e seminários em Portugal, Inglaterra, Bélgica, Alemanha, França e EUA.

Profissionalmente, actuou como colaborador e consultor de empresas - algumas ligadas ao universo da *EMPORDEF* - como a *SONAE, Portucel, Soporcel, Grupo CUF, Lisnave, Setenave, ITT, EDP* e *ENVC*.

Segundo uma das fontes, Jorge Camões fez parte do grupo de trabalho que, no Governo anterior, estudou a empresarialização do Arsenal do Alfeite (AA), por escolha do anterior presidente dos ENVC, Carlos Veiga Anjos.

Comandante Aldino Manuel dos Santos Campos – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

Aldino Manuel dos Santos de Campos nasceu a 10 de Dezembro de 1967, em Lisboa. É Licenciado em Ciências Militares Navais – Marinha, pela Escola Naval (1992). Exerceu funções em diversos navios da esquadra até 1995, altura em que destaca para o Instituto Hidrográfico (IH) e obteve a especialização em Hidrografia (1996). Exerceu funções como hidrógrafo em diversas missões hidrográficas e geodésicas no continente e nas regiões autónomas (1996-1999). Entre 1999 e 2001 frequenta o curso de *Master of Engineering in Geodesy and Geomatics Engineering*, na Universidade de New Brunswick, Canadá, tendo concluído os seus estudos na área da gestão da informação geo-espacial. Regressa ao IH e conclui o curso de Engenheiro Hidrógrafo no Centro de Dados Técnico-Científico. Participa nos Grupos de Trabalho das Bases de Dados da Plataforma Continental como coordenador da componente da gestão dos dados georreferenciados (2003-2004).

Frequentou com aproveitamento o Curso Geral Naval de Guerra no Instituto Superior Naval de Guerra (2003-2004).

Entre 2004 e 2006 desenvolveu a sua actividade como analista de dados espaciais com especial incidência na área da gestão de dados batimétricos, acumulando com actividade de docência na Escola de Hidrografia e Oceanografia e Escola Naval. Foi ainda professor convidado do curso de Engenharia Geográfica da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, disciplina de Hidrografia, e

colaborador externo na Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC).

Em 2007 inicia funções de coordenador do Gabinete de Geomática da EMEPC assessorando as áreas dos Sistemas de Informação Geográfica, Hidrografia e Geodesia no processo de Extensão da Plataforma Continental de Portugal. Conclui o Doutoramento em Engenharia do Território, no Instituto Superior Técnico, na área científica do processo de extensão da plataforma continental (2009).

É docente da Escola Naval (desde 2009) das disciplinas de Sistemas de Informação Geográfica, de Elementos de Informação Geográfica e de Gestão da Informação Geo-Espacial. Colabora também (desde 2010), como docente convidado no *International Summer School GISlands* (Universidade dos Açores).

É consultor sénior para a área dos espaços marítimos da Comissão Interministerial para a Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (2010) e do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Cooperação de Timor (2012).

Desde 1 de novembro de 2012 desempenha as funções de Adjunto do Responsável da EMEPC.

Vice-Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro – Director-Geral da Autoridade Marítima Nacional e Professor Catedrático Convidado do ISCSP

O Vice-Almirante António Silva Ribeiro, natural de Pombal, tomou posse no dia 4 de Março de 2015 como Director-Geral da Autoridade Marítima Nacional (AMN), sendo por inerência também Comandante-Geral da Polícia Marítima.

De 57 anos de idade, o Vice-Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, tem cerca de 40 anos de serviço. Frequentou o Curso de Marinha da Escola Naval em 1974. Especializou-se em Hidrografia e possui, entre outros, os Cursos Geral, o Complementar Naval de Guerra, o Curso de Promoção a Oficial General, o Mestrado em Estratégia e o Doutoramento em Ciências Sociais, especialidade de Ciência Política.

Esteve embarcado em várias unidades navais tendo comandado os NRP Andrómeda e NRP Almeida Carvalho. Exerceu funções de Imediato do NRP Save e Chefe do Serviço de Navegação do NRP João Belo.

Em terra, desempenhou funções de Adjunto do Chefe da Divisão de Dinâmica de Costas e Estuários do IH, adjunto do Director Técnico do IH, Adjunto na Biblioteca Central de Marinha, Adjunto do Chefe de Divisão da Direcção Geral de Política de Defesa Nacional do Ministério da Defesa Nacional, Chefe da Secção de Planeamento Estratégico da Divisão de Planeamento do EMA, e Professor de Estratégica do Instituto ISNG, Adjunto do director Técnico do IH e Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos e Coordenador da Área de Ensino de Estratégia do ISNG.

Mais recentemente foi Chefe da Divisão de Planeamento do EMA e Professor Militar da Escola Naval com o grau de Doutor, bem como Subchefe do Estado-Maior da Armada e Superintendente dos Serviços de Material.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações, de que se destacam a Medalha da Ordem Militar de Avis – Grande Oficial, quatro Medalhas de Prata de Serviços Distintos, as Medalhas de Mérito Militar de 1.ª e de 2.ª classe, a Medalha da Cruz Naval de 2.ª e de 3.ª classe, a Medalha Naval de Vasco da Gama e a Medalha de Ouro de Comportamento Exemplar.

Em termos académicos é Professor Catedrático Convidado do ISCSP, Professor Militar da Escola Naval e Professor Coordenador do Instituto Superior de Ciências da Informação e Administração. Os seus temas de investigação incluem: o planeamento estratégico, a estratégia marítima, a estratégia militar, a política internacional, a sociologia militar, a história militar, a história marítima e a história da hidrografia. Tem publicados dezasseis livros, três dos quais no estrangeiro. Dos livros publicados, dois tratam a teoria da estratégia, cinco versam o planeamento estratégico aplicado ao Estado, à defesa nacional, à segurança nacional e à Marinha, um debate o terrorismo (em parceria) e oito abordam temas de história militar, história marítima e história da hidrografia. Proferiu mais de 130 conferências e tem mais de 300 artigos publicados em jornais e revistas nacionais e estrangeiras.

Vice-Almirante José Lima Bacelar – Antigo Chefe da Missão Militar junto da NATO e da União Europeia

O Vice-Almirante Lima Bacelar concluiu o curso de Marinha da Escola Naval em 1970, tendo iniciado a sua carreira como oficial imediato do NRP Cuanza, numa comissão em Cabo Verde. Como oficial subalterno efectuou várias comissões de embarque no Continente, em Angola e no Extremo Oriente (Timor), comandou o NRP Mandovi e obteve as especializações de Electrotecnia e Hidrografia. Como Oficial Superior foi imediato duma fragata e comandou o NRP Afonso Cerqueira. Em terra, serviu no EMA, no Estado-Maior do Comando Naval e no Quartel-General da NATO como assessor de Marinha do Representante Militar. Promovido a Capitão-de-Mar-e-Guerra em 1997, chefiou a Divisão de Pessoal e Organização do EMA.

Após ter concluído o Curso Superior Naval de Guerra, em 2001, permaneceu no ISNG, primeiro como responsável pelo ensino da área de Estratégia e depois como Subdirector. Entre 2004 e 2006 exerceu as funções de Sub-Chefe do Estado-Maior da Armada e posteriormente desempenhou, durante três anos, o cargo de Representante Nacional junto dos Comités Militares da NATO e da União Europeia. Ao longo da sua carreira, participou activamente em diversas conferências e seminários, tendo publicado artigos em várias publicações, com especial incidência nas áreas da Estratégia Naval, da Segurança Marítima, bem como, em assuntos relacionados com a NATO e a União Europeia. Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias – Antigo Chefe de Estado-Maior da Armada e Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa

O Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias teve o primeiro contacto com o mar em Portimão, onde começou a aprender a velejar aos 12 anos. Ingressou, em 1958, na Escola Naval, para o reencontro profissional com o mar, depois de frequentar o ano preparatório na Escola do Exército. Terminada a Licenciatura em Marinha, embarcou, entre 1961 e 1963, como 2º Tenente, na fragata Vasco da Gama, em Angola. Voltaria a

África, na Guiné, onde conheceu o combate nos rios e em terra, como Comandante do Destacamento nº 13 de Fuzileiros Especiais, de 1968 a 1970. Desempenhou, depois, diversas funções de comando, em terra e no mar, actividades didácticas, de estado-maior e outras, como o exercício do cargo de Capitão dos Portos de Portimão e Lagos. Frequentou, em países da OTAN, uma dezena de cursos, o último dos quais, 1988/89, no *Naval War College*, EUA. Como Oficial General, foi Subchefe do Estado-Maior da Armada, Superintendente dos Serviços do Material, Comandante Naval e *Commander-in-Chief Iberian Atlantic Area*. Entre 1997 e 2002 desempenhou o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada. Terminado o serviço no activo, tem-se dedicado a actividades de cidadania que visam a ligação de Portugal ao mar, como a Comissão Estratégica dos Oceanos. É professor convidado da Universidade Católica Portuguesa, Vogal do Conselho das Ordens Honoríficas e do Conselho Supremo da Liga dos Combatentes. Membro do *European Security Research Advisory Board* da UE.

Almirante Luís Manuel Fournaux Macieira Fragoso – Chefe de Estado-Maior da Armada

Nasceu em Lisboa, a 19 de julho de 1953 e ingressou na Escola Naval em 1971, tendo concluído a Licenciatura em Ciências Militares Navais – Marinha em 1975. Especializado em electrotécnica, frequentou o Curso Geral Naval de Guerra, o *Senior Course* do Colégio de Defesa da NATO, o Curso de Promoção a Oficial General e ainda diversos cursos de actualização e aperfeiçoamento de que se destacam os relacionados com a preparação para a recepção das Fragatas classe Vasco da Gama. Fora da Marinha frequentou a Pós-graduação da Universidade Católica em Segurança e Defesa.

Serviu em diversas unidades navais, desde draga-minas a fragatas como Chefe de Serviço de Navegação, Chefe de Serviço de Electrotecnia e Imediato, de que se destaca o cargo de Imediato na primeira guarnição da fragata NRP Vasco da Gama.

Comandou a lancha de fiscalização NRP Açor (1977-78) e o patrulha NRP Rovuma (1984-86).

Em terra, desempenhou, entre outras, as funções de Chefe das Secções de Segurança Militar e de Informações Estratégicas da Divisão de Informações do EMA e na Direcção do Serviço de Instrução e Treino (actual Direcção do Serviço de Formação), onde esteve envolvido na gestão do programa de formação das guarnições das fragatas da classe Vasco da Gama.

Fora da Marinha, desempenhou funções na Divisão de Operações do Estado-Maior Internacional da OTAN, em Bruxelas (1998-2001), bem como oficial de ligação do Comité Militar da NATO ao Colégio de Defesa da NATO. Foi depois Director de Instrução da Escola Naval e, de 2002 a 2004, esteve como assessor do Ministro de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar. De seguida, ainda no Ministério da Defesa Nacional, ocupou o cargo de Subdirector Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa.

Foi promovido a Contra-Almirante a contar de 21 de Fevereiro de 2007, tendo assumindo o cargo de Director do Serviço de Formação, seguido do Comando da Escola Naval, entre Fevereiro de 2008 e Abril de 2010. Promovido a Vice-Almirante foi, em 19 de Abril de 2010, nomeado Director do Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM), cargo que exerceu até Julho de 2011, após o que foi nomeado para assumir o cargo de Inspector-Geral da Marinha a partir de 13 de Julho de 2011.

Em 25 de Junho de 2013 tomou posse como Superintendente dos Serviços do Material, desempenhando os dois cargos em acumulação, até à sua promoção a Almirante e tomada de posse como Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, em 09 de Dezembro de 2013.

O Almirante Macieira Fragoso, durante a sua carreira, foi agraciado com vários louvores e condecorações, de que se destacam cinco Medalhas Militares de Serviços Distintos – Ouro e Prata e duas Medalhas Militares de Mérito Militar.

Eng.º Rui Azevedo – Director Executivo da Associação Oceano XXI

Licenciado em Economia pela Universidade do Porto. Desempenhou funções de Vice-Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), foi sócio fundador e Presidente do Conselho de Administração da empresa *Quaternaire Portugal, SA* e Director do Gabinete de Estudos da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa (CRPM), onde teve a responsabilidade de coordenar o estudo *Europe of the Sea* que constituiu o contributo da CRPM para a formulação da Estratégia Europeia para o Mar. Mais recentemente, foi o perito coordenador da Agenda do Mar da Região Norte, promovida pela CCDRN, e participou nos trabalhos de preparação da candidatura do *Cluster* do Conhecimento e Economia do Mar ao concurso das Estratégias de Eficiência Colectiva. Nos anos de 2006 e de 2007 foi Director da Universidade Itinerante do Mar (UIM), projecto promovido conjuntamente pela Universidade do Porto, pela Universidade de Oviedo e pela Escola Naval. É Professor Auxiliar Convidado da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), em regime de tempo parcial.

Doutora Ana Correia Ferreira – e-GEO: Centro de Estudos de Geografia e Planeamento (actualmente CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais)

Geógrafa, com um Doutoramento em Geografia e Planeamento Territorial, especialidade em Território e Desenvolvimento, pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Realizou a sua tese de Doutoramento sob o tema “*A sustentabilidade territorial de um Cluster do mar em Portugal*”. Tem publicado vários artigos científicos sobre questões ligadas às actividades marítimas e ao cluster do mar. Tem participado em vários seminários, fóruns e congressos com apresentação de comunicações. Na Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, é membro integrado do e-GEO, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, colaborando no Mestrado de Gestão do Território.

LISTA DOS SUPER PERITOS CONSULTADOS NO ÂMBITO DO DELPHI

Professora Doutora Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça – Ministra da Agricultura e do Mar

No dia 21 de Junho de 2011, tomou posse como Ministra da Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território no XIX Governo Constitucional de Portugal, cargo que assumiu até 24 de Julho de 2013, sendo presentemente Ministra da Agricultura e do Mar.

Foi Assistente da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, entre 1997 e 1999, onde já era Monitora, desde 1995.

Admitida na Ordem dos Advogados, em 1999.

Em 2004 tornou-se Professora Convidada na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, onde apresentou a dissertação de doutoramento em Direito Privado acerca da *Transmissão contratual do direito de crédito. Do carácter real do direito de crédito*. Prosseguiu a sua carreira como Professora Auxiliar, em 2005, e Professora Associada, em 2009. Foi também Professora Assistente Convidada, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI).

É consultora jurídica na *Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva e Associados*, desde 2010.

Embaixador António Vítor Martins Monteiro – Antigo Ministro dos Negócios Estrangeiros

Licenciado em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

Ministro dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades Portuguesas, de 17 de Setembro de 2004 até 12 de Março de 2005.

Ingressou no Ministério dos Negócios Estrangeiros (1968).

Primeiro-Secretário na Embaixada de Portugal em Kinshasa, no Zaire (1971).

Primeiro-Secretário na Embaixada de Portugal em Roma, na Itália (1976).

Representante permanente de Portugal junto da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e a Alimentação⁴⁸ (1978).

Governador-alternante do Fundo Internacional de Desenvolvimento Agrícola (1978).

Na Secretaria de Estado como Vice-Chefe do Protocolo de Estado (1978).

Na Missão Permanente de Portugal junto das Nações Unidas, em Nova Iorque (1981).

Conselheiro de Embaixada (1982).

Representante permanente adjunto na Missão Permanente de Portugal junto das Nações Unidas, em Nova Iorque (1984).

Na Secretaria de Estado, como Chefe de Gabinete do Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação (1987-1991).

Ministro Plenipotenciário de 2.ª Classe (1987).

Ministro Plenipotenciário de 1.ª Classe (1990).

Membro da Delegação Portuguesa que mediou as negociações para os Acordos de Paz em Angola, assinados em Lisboa (1990-1991).

Chefe da Missão Temporária de Portugal junto das Estruturas do Processo de Paz em Angola e Representante junto da Comissão Conjunta Político-Militar, em Luanda (1991).

Na Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros (1993).

Director-Geral dos Negócios Político-Económicos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (1993).

⁴⁸ Mais conhecida pela sua designação em inglês, FAO: *Food and Agriculture Organization*.

Director-Geral de Política Externa do Ministério dos Negócios Estrangeiros (1994).

Embaixador, continuando em serviço na Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros (1994).

Coordenador do Comité de Concertação Permanente da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (1994-1996).

Representante Permanente de Portugal junto das Nações Unidas, em Nova Iorque (1997).

Representante de Portugal no Conselho de Segurança da ONU (1997-1998).

Presidente do Conselho de Segurança da ONU (Abril de 1997-Junho de 1998).

Presidente do Comité criado pelo Conselho de Segurança relativo à situação decorrente do conflito entre o Iraque e o Kuwait (1997-1998).

Representante de Portugal no Conselho Económico e Social da ONU (ECOSOC⁴⁹) (2000).

Vice-Presidente do Conselho Económico e Social da ONU (ECOSOC) (2001).

Embaixador de Portugal em França (2001).

Representante de Portugal junto do Conselho da Agência Espacial Europeia (ESA) (2001-2004).

Membro do Fórum dos Embaixadores da Agência Portuguesa para o Investimento (2002-2009).

Membro do Conselho Consultivo da Comissão Estratégica dos Oceanos (2003).

Ministro dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades Portuguesas de Portugal (2004-2005).

⁴⁹ Em idioma inglês, ECOSOC: *United Nations Economic and Social Council*.

Alto-Comissário das Nações Unidas para as Eleições na Costa do Marfim (2005-2006).

Embaixador de Portugal em França (2006-2009).

Representante de Portugal junto do Conselho da Agência Espacial Europeia (ESA⁵⁰) (2006-2009).

Vogal do Conselho-Geral e da Supervisão do Banco Comercial Português, SA (30 de Março de 2009-28 de Fevereiro de 2012).

Vogal do Conselho de Remunerações e Previdência do Banco Comercial Português, SA (18 de Abril de 2011-28 de Fevereiro de 2012).

Presidente do Conselho-Geral e de Supervisão do Banco Comercial Português, SA (18 de Abril de 2011-28 de Fevereiro de 2012).

Membro do Painel do Secretário-Geral das Nações Unidas para os Referendos no Sudão (2010-2011).

Membro do Grupo de Trabalho criado pelo Primeiro-Ministro de Portugal para a Internacionalização e Desenvolvimento da Economia Portuguesa (2011).

Membro não-executivo do Conselho de Administração da SOCO Internacional, PLC.

Membro não-executivo do Conselho de Administração do Banco Privado do Atlântico – Angola.

Presidente do Conselho de Curadores da Fundação Luso-Brasileira.

Vogal do Conselho de Administração do Banco Sabadell, em representação do Banco Comercial Português, SA.

Presidente do Conselho Consultivo do Programa Gulbenkian Parcerias para o Desenvolvimento.

⁵⁰ Sendo que em língua inglesa, ESA: *European Space Agency*.

Presidente do Conselho de Administração, do Conselho de Curadores e do Conselho Internacional da Fundação Millennium BCP (28 de Fevereiro de 2012-19 de Outubro de 2012).

Presidente da Comissão de Governo Societário do Conselho de Administração, da Comissão de Ética e Deontologia e do Conselho de Administração do Banco Comercial Português, SA (28 de Fevereiro de 2012-).

Professor Doutor José Esteves Pereira – Antigo Vice-Reitor da Universidade Nova de Lisboa

Licenciado (1970) e Doutorado (1980), em Filosofia, pela Universidade de Coimbra é Professor Catedrático Jubilado e fundador do Departamento de Estudos Políticos da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Iniciou funções docentes, em 1970, no ensino secundário particular no Colégio de S. Teotónio, de Coimbra. Ingressou na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra em Maio de 1971, convidado pelo Prof. J.S. da Silva Dias, começando a dar seminários de História da Cultura Moderna e História da Cultura Portuguesa, em regime tutorial ao abrigo das experiências pedagógicas que então foram autorizadas. Tendo tomado posse de Professor Auxiliar na Universidade de Coimbra, em 1980, ingressou no princípio do ano seguinte no Departamento de Filosofia da FCSH-UNL.

Dirigiu o Centro de História da Cultura da FCSH-UNL de 1992 a 2004. Foi o primeiro Coordenador do Departamento de Estudos Políticos até 2010 e na sequência da criação dos cursos de Ciência Política e Relações Internacionais, em 1997. Presidente do Instituto de Filosofia Luso-Brasileira, membro do Conselho Científico do Instituto Português de Relações Internacionais (IPRI), Vice-Presidente da Assembleia Geral da Associação Portuguesa de Ciência Política, Sócio correspondente da Academia das Ciências de Lisboa, da Academia Internacional da Cultura Portuguesa, da Academia Brasileira de Filosofia e da Academia Sergipana de Letras (Brasil). No Centro de História da Cultura da NOVA é o responsável pelo Projecto de Pensamento e Cultura Hispânica e Director de Cultura – Revista de História e Teoria das Ideias. Prestou colaboração

docente na Universidade de Évora. É conferencista convidado do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa.

No caso da nossa dissertação de Doutoramento e após uma visita à Universidade de onde surgiu e foi desenvolvida esta metodologia (Universidade da Pensilvânia) e tendo em consideração as sugestões do Professor Doutor Dennis Culhane (a que anteriormente se fez referência) optamos por introduzir uma etapa suplementar de controle e abordagem e comentários obtidos no *Delphi*. Assim, entrevistamos um pequeno conjunto de “*super-peritos*” com o objectivo obter uma visão global sobre o sentido das respostas proporcionadas pela metodologia *Delphi*.

Deste modo, estabelecemos diálogo com a Ministra da Agricultura e do Mar, Professora Doutora Assunção Cristas, com o Professor Doutor José Esteves Pereira, Professor Catedrático Jubilado do Departamento de Estudos Políticos da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e com o Embaixador António Victor Monteiro, Antigo Ministro dos Negócios Estrangeiros.

8. Estrutura da Tese

A presente dissertação divide-se, do ponto de vista da sua estrutura interna, em seis capítulos principais, que a seguir se descrevem de forma sucinta:

No Capítulo I, intitulado *Definições Conceptuais*, abordaremos a delimitação da área, noção e regime jurídico da Plataforma Continental. Analisaremos sinteticamente o ordenamento jurídico em três planos (plano internacional geral, europeu e nacional) e os contributos da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (1982), bem como a regulamentação das questões do Mar no âmbito interno nacional (a definição dos espaços marítimos, o exercício dos poderes do Estado no seu território marítimo e a regulação da Pesca e da Aquicultura).

No Capítulo II – *Estudos Comparativos – Os casos Norte-Americano e Brasileiro* proceder-se-á à análise de dois casos de estudo, verificando como dois países atlânticos distintos – Brasil e EUA – gerem as dimensões geoeconómicas, geopolíticas e geoestratégicas das suas Plataformas Continentais. Definiremos quais os factores de influência primordial sobre o posicionamento geoeconómico dos Estados (contributos científicos, técnicos e políticos). Por último, faremos referência a entrevistas realizadas nestes dois países.

No Capítulo III – *Portugal e o Mar – Contextualização* – Sob uma perspectiva preliminar, serão abordadas questões de segurança e soberania interna e internacional, asseguradas pelo Estado segundo princípios económicos, políticos e jurídicos. Far-se-á uma breve descrição do enquadramento constitucional e legal das actividades desenvolvidas pelos Ramos das Forças Armadas – *Marinha e Força Aérea Portuguesa* e pela *Unidade de Controlo Costeira da Guarda Nacional Republicana*, bem como dos principais meios materiais ao serviço destes.

No Capítulo IV – *Portugal e o Mar – Economia*, debruçar-nos-emos sobre a relevância da segurança geoeconómica do mar (desenvolvimento de tecnologias no campo da energia sustentável que deriva do meio ambiente natural) e da capacidade operacional para a prossecução de objectivos estratégicos na expansão da plataforma continental e, em geral, na administração do Território Marítimo.

No Capítulo V – *A Maritimidade Portuguesa no Limiar do Século XXI – A Plataforma Continental Estendida* – procederemos à articulação do estudo desenvolvido no capítulo IV com a análise desta problemática através do método *Delphi*, que apresentámos, de forma sintética na presente introdução. Conforme referido anteriormente, iremos basear o nosso estudo de caso (a Plataforma Continental Estendida) numa inquirição sistemática de um painel de especialistas. Em termos globais, o trabalho a apresentar neste capítulo, incluirá quatro etapas distintas: formulação do problema, escolha dos peritos, elaboração e envio do questionário, desenvolvimento prático e exploração de resultados. O objectivo será, deste modo, construir uma base de referência para a elaboração de respostas às perguntas formuladas e uma tentativa de validação das hipóteses colocadas.

No Capítulo VI – *Conclusões* – procederemos a uma síntese das principais e procuraremos apresentar, de forma sistemática, um conjunto de respostas possíveis para as questões central e derivadas que definimos na presente introdução.

Conforme mencionámos anteriormente, iremos iniciar a nossa reflexão, no âmbito da Tese de Doutoramento, com a apresentação de algumas definições conceptuais, que julgamos imprescindíveis para o melhor entendimento do tipo de matérias que estarão em causa no nosso trabalho de investigação. Será este, portanto, o assunto do primeiro capítulo da Tese de Doutoramento.

CAPÍTULO I – DEFINIÇÕES CONCEPTUAIS

Eterno, é tudo aquilo que dura uma fração de segundo, mas com tamanha intensidade, que se petrifica, e nenhuma força jamais o resgata....

Carlos Drummond de Andrade

1.1. Soberania e Território

A questão que orienta o presente trabalho é a Extensão da Plataforma Continental Portuguesa e o consequente aumento dos poderes de soberania e responsabilidades do Estado Português no seu território marítimo.

Assim, torna-se necessário esclarecer e fixar alguns conceitos prévios, começando pelo que neste estudo se entende por Estado e Soberania, para podermos, depois, debruçarmo-nos sobre o Território Marítimo nas suas várias vertentes.

Nesse sentido, em primeiro lugar surge-nos a figura do Estado. Esta “instituição” é uma realidade com um grande desenvolvimento histórico⁵¹, cujo nascimento, nos moldes que hoje conhecemos, pode ser estabelecido no final da Idade Média/início da Idade Moderna⁵² (dir-se-ia mesmo que é um dos elementos impulsionadores da mudança entre os dois períodos). O Estado concentra três grandes elementos⁵³: o **Poder Político** institucionalizado⁵⁴ que se faz exercer, sobre um **Povo**⁵⁵ e num determinado **Território**⁵⁶.

⁵¹ Cf. Miranda (2003: 49 e ss.) e Bonavides (2000: 73)..

⁵² Cf. Miranda (2003: 63 e ss.).

⁵³ Cf. Silva e Accioly (2000: 67).

⁵⁴ Cf. Miranda (2003: 47).

⁵⁵ Cf. Bonavides (2000: 78).

⁵⁶ Cf. Miranda (2003: 48 e ss.).

O conceito de Povo é mais dilatado do que o de mera população⁵⁷, podendo ser definido de vários pontos de vista⁵⁸: político – onde representa a totalidade dos indivíduos com capacidade de participação no processo decisório político -, jurídico - ao abranger todos os que estejam vinculados institucionalmente ao Estado, sujeitos de direitos e obrigações, sendo, por isso, cidadãos – ou sociológico - como o elemento humano historicamente determinado, ao longo de várias gerações, com uma comunhão de valores culturais específicos, numa concepção muito próxima à noção de Nação. Este elemento humano é fundamental para a concepção do Estado, ao englobar, assim, a ideia de comunidade e de comparticipação de todos os membros de uma sociedade na instituição Estado⁵⁹.

O Território, enquanto elemento físico, acaba por limitar o poder do Estado à própria dimensão do território⁶⁰. É considerado um elemento essencial para a existência do Estado, quer enquanto âmbito de competência/jurisdição quer enquanto elemento cultural e aglutinador, que em dinâmica com a população aí residente, permite, efectivamente, dar-lhe unidade e identidade⁶¹. É exactamente este elemento que está em causa no presente trabalho, visto que é a extensão do Território Marítimo que serve de mote ao mesmo. Nesse sentido, remetemos para as considerações que fazemos sobre o Território Marítimo em parte posterior da nossa Tese de Doutoramento.

Já o terceiro elemento do Estado, o Poder Político, revela-se através da figura da Soberania, que podemos classificar como o poder máximo e último numa sociedade política⁶². Esta figura surge-nos somente no século XVI, na pena de Jean Bodin⁶³, evoluindo, posteriormente, do seu cariz de inspiração divina para uma visão mais próxima à enunciada⁶⁴.

⁵⁷ Cf. Bonavides (2000: 89).

⁵⁸ Cf. Bonavides (2000: 89 e ss.).

⁵⁹ Cf. Bobbio, Matteucci e Pasquino (2004: 987).

⁶⁰ Cf. Bonavides (2000: 122 e ss.).

⁶¹ Cf. Bonavides (2000: 122).

⁶² Cf. Bobbio, Matteucci e Pasquino (2004: 1179).

⁶³ Cf. Bonavides (2000: 159 e ss.).

⁶⁴ Cf. Bonavides (2000: 167 e ss.).

A Soberania tem, podemos afirmá-lo, duas grandes vertentes: a interna e a internacional⁶⁵.

A visão interna consubstancia-se no poder máximo que um ente ou órgão tem dentro de uma comunidade (política), sendo, por excelência, uma característica do Estado perante todos os seus membros particulares e/ou institucionais, que a ele se submetem.⁶⁶ É o que os juristas chamam de *jus imperii*⁶⁷, ou seja, é a qualidade de o Estado emitir ordens aos seus súbditos/cidadãos, regulando as actividades, impondo decisões, cobrando impostos, punindo os incumpridores (*jus puniendi*⁶⁸).

Já no plano internacional, a Soberania ganha um teor mais lato, não se concretizando no poder máximo, no sentido em que é hierarquicamente superior a todos os outros, mas enquanto poder que não tem superior hierárquico, apenas (pelo menos no plano jurídico-teórico) iguais, não respondendo nem reportando a nenhuma outra entidade. Ao Estado soberano cabe a possibilidade de se auto-regular⁶⁹, de fazer Tratados (*jus tractum*⁷⁰), de fazer a Guerra (*jus belli*⁷¹) e de enviar representantes diplomáticos (*jus legationem*⁷²). Contudo, nas últimas décadas, com o advento dos direitos humanos e a substancialização da Comunidade Internacional⁷³, assim como a criação de processos e organizações internacionais regionais (tendo como caso paradigmático a União Europeia), esta visão da Soberania insubmissa tem sofrido alguma fragmentação. Não obstante, os Estados soberanos continuam a ter uma autonomia e autodeterminação significativas.

Esta dicotomia pode, assim, ser definida como fazendo do “Soberano” o superior máximo dentro do Estado e u m *inter pares* na Comunidade Internacional.

⁶⁵ Cf. Bobbio, Matteucci e Pasquino (2004: 1180).

⁶⁶ Cf. Miranda (2003: 71).

⁶⁷ Do latim: direito de mandar; de exercer autoridade; de governar. Poder Jurisdicional de que goza o Estado.

⁶⁸ Do latim: direito de punir do Estado.

⁶⁹ SCf. ilva e Accioly (2000: 104 e ss., 109 e ss.).

⁷⁰ Do latim: capacidade de celebrar tratados e acordos internacionais

⁷¹ Do latim: direito à guerra por parte do Estado.

⁷² Do latim: direito soberano à representação.

⁷³ Cf. Leister (2004) e Bobbio, Matteucci e Pasquino (2004: 1187).

No âmbito do Território Marítimo, esta noção de Soberania sofre algumas restrições, de acordo com o tipo de território abordado, consubstanciando-se sobretudo aos direitos de jurisdição⁷⁴.

Mas estas são as principais características e poderes do Estado. Cumpre, também, lembrar que este tem inúmeras atribuições, dentre as quais destacamos, no que a este trabalho concerne, as de Defesa e de Segurança.

A **Defesa** tende a ser definida enquanto o conjunto de medidas que permitem ao Estado *“garantir a soberania do Estado, a independência nacional e a integridade territorial de Portugal, bem como assegurar a liberdade e a segurança das populações e a protecção dos valores fundamentais da ordem constitucional contra qualquer agressão ou ameaça externas”* (Número 1 do Artigo 1.º da Lei da Defesa Nacional (LDN), Lei Orgânica n.º 5/2014, de 29 de Agosto). Assim, pretende-se a protecção do território, da população e a preservação de um quadro de valores cruciais associados à soberania⁷⁵.

Já a **Segurança**, pode ser entendida como uma *“condição da Nação que se traduz pela permanente garantia da sua sobrevivência em paz e liberdade; assegurando a soberania, independência e unidade, a integridade do território, a salvaguarda coletiva de pessoas e bens e dos valores espirituais, o desenvolvimento normal das tarefas do Estado, a liberdade de ação política dos órgãos de soberania e o pleno funcionamento das instituições democráticas”*⁷⁶. Deste modo, traduz-se na garantia de condições necessárias para a protecção dos cidadãos nacionais e dos seus bens contra ameaças mais ou menos dispersas (crime organizado, instabilidade social, etc.), ou seja, e em suma, relaciona-se com o dever do Estado de proteger os seus cidadãos⁷⁷.

Mais recentemente, tem-se utilizado a expressão anglo-saxónica *Safety & Security*, para abranger e descrever a dupla vertente da Segurança, visto que *“Safety refere-se à lógica da boa condução dos meios e das plataformas em causa, tendo em*

⁷⁴ Cf. Coelho Cândido (2011: 11 e ss.).

⁷⁵ Cf. Esteves (2011: 13), Silveira (2004: 171), Delgado (2004: 160 e ss.) e Rebelo Duarte (2008: 5 e ss.).

⁷⁶ Instituto de Defesa Nacional (*apud* Ferreira dos Santos, 2013).

⁷⁷ Cf. Esteves (2011: 12), Silveira (2004: 169 e ss.) e Delgado (2004: 160).

conta o respeito pelas normas, enquanto a Security integra a segurança de pessoas e bens, no sentido da sua protecção relativamente a eventuais ameaças, visando um estado que deve ser preservado dentro de certos limites razoáveis, sob pena de se romperem equilíbrios de ordem económica, social, ambiental e política”⁷⁸.

Podemos, assim, perceber que a Defesa e a Segurança são realidades interdependentes: aquela é o meio que visa alcançar a segunda, que é, consequentemente, o resultado que só existirá com a boa gestão da primeira⁷⁹.

Contudo, no exercício da sua Soberania, visando a sua Defesa e Segurança, o Estado pauta-se por valores e ideias específicas, fazendo uso de ciências/áreas como a (Geo)Política, a (Geo)Estratégia e a (Geo)Economia (tal como referimos no capítulo introdutório), que são, também elas, grandes linhas orientadoras para a compreensão do presente trabalho, por isso, apresentamos, de forma sintética, a sua definição.

A Política é a orientação dada pelo Estado na sua actuação. Por outras palavras, é a escolha dos objectivos, os quais o Estado se propõe prosseguir⁸⁰. Já a **Geopolítica** é a ciência que, com base na realidade geográfica (relevo, dimensão, tipologia e morfologia) do território, define as políticas do Estado⁸¹.

A Estratégia é um instrumento científico que visa preparar, escolher e organizar os meios que permitam ao Poder estabelecer o caminho a prosseguir, ultrapassando os obstáculos eventualmente existentes, de modo a alcançar os objectivos previamente estabelecidos⁸². Do ponto de vista Estatal, importa ter presente que num *“mundo em acelerada mudança, a nossa geografia permanece. Portugal foi, é e será sempre um país euro-atlântico. Esta circunstância nacional permite operar, harmoniosamente, uma multiplicidade de «fronteiras»⁸³. A nossa geografia política e económica é europeia. A nossa geografia de segurança e defesa é atlântica e*

⁷⁸ Lopo Cajarabille e Silva Ribeiro (2010: 182).

⁷⁹ Cf. Rebelo Duarte (2008: 5), Delgado (2004: 160 e ss.) e Silveira (2004: 171).

⁸⁰ Cf. Rebelo Duarte (2008: 4).

⁸¹ Cf. Bonfim (2005: 22 e ss.) e Santos Rocha (2009: 40 e ss.).

⁸² Cf. Lima (2014: 3 e ss.).

⁸³ No capítulo dedicado à análise do Inquérito *Delphi*, voltaremos à questão do nosso posicionamento euro-atlântico, nomeadamente ao papel que Portugal pode desempenhar enquanto “porta de entrada” (“gateway”) para a Europa, e ao modo como pode o nosso País tirar partido da sua particular geografia.

*européia*⁸⁴”. Assim, a Estratégia de Defesa Nacional determina, no essencial, “a definição dos aspectos fundamentais da estratégia global do Estado, em ordem a alcançar os objectivos da política de defesa nacional⁸⁵”, assumindo, neste ponto, grande relevância a escolha de meios, com um destaque tradicional para o exercício da força (militar) como forma de garantir a boa prossecução da vontade estatal⁸⁶. A **Geoestratégia**, por outro lado, é considerada como um subcampo da Geopolítica, podendo caracterizar-se como um tipo de política externa guiada fundamentalmente por factores geográficos, na medida em que estes enformam, condicionam ou alteram o planeamento político e militar, na afectação de recursos e definição de medidas a adoptar⁸⁷.

A Economia, por sua vez, é a ciência que visa estudar e decidir, racionalmente, a melhor escolha de meios escassos de forma a obter a maior satisfação possível de necessidades dos agentes. A **Goeconomia** é um ramo relativamente recente que visa estudar a relação do Homem com o meio físico e geográfico, vendo como este afecta a sua actividade económica⁸⁸. Face ao Estado, no que a este trabalho concerne, esta ciência acaba por definir a forma como aquele pode, e deve, afectar a realidade económica através da sua actuação, de acordo com a natureza geográfica do seu território.

Tendo por base estes conceitos prévios, cumpre-nos agora perceber em que consistem, efectivamente, os vários tipos de Território Marítimo, e, mais precisamente, a plataforma continental.

Tendo em consideração as questões subjacentes às temáticas relacionadas com a Goeconomia, a Geoestratégia e a Geopolítica, voltaremos a este assunto nos Capítulos IV e V, onde abordaremos este assunto especificamente aplicado ao caso português.

⁸⁴ Conceito Estratégico de Defesa Nacional, Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003, de 20 de Janeiro.

⁸⁵ *Idem*.

⁸⁶ Cf. Rebelo Duarte (2008: 4) e Santos Rocha (2009: 42).

⁸⁷ Cf. Pizarat Correia (2010: 125 e ss.).

⁸⁸ Cf. Pizarat Correia (2010: 279 e ss.), Lorot (1999) e Luttwak (1999).

1.2. A Plataforma Continental

1.2.1. A Plataforma Continental em termos físicos – breve noção⁸⁹

A Plataforma Continental é uma área plana, com uma inclinação muito suave e gradiente, sempre inferior a 1:1000, em direcção ao mar, tendo como limite externo o Talude Continental. Mundialmente, está limitada a profundidades menores que – 460 metros com predominância de profundidades inferiores a -185 metros, razão pela qual é usada a isóbata de 200 metros como o limite. A sua largura varia de poucas milhas a mais de 200 milhas marítimas. A sua borda externa encontra-se no ponto onde o gradiente passa, bruscamente, de menos de 1:1000 para maior do que 1:40⁹⁰.

1.2.2. A Plataforma Continental “jurídica”

A ideia de Plataforma Continental é relativamente recente. Contudo, inserida no conceito genérico de Mar e de Território Marítimo, podemos encontrar referências desde os primórdios da civilização. Assim, já os Fenícios e, posteriormente, os Gregos exploraram o Mar, quer na pesca quer no comércio marítimo, que tanto marcou estes povos⁹¹. Seguindo a máxima do *ubi societas ibi ius*, criaram-se algumas regras, visando, sobretudo, a navegação marítima, e, com especial enfoque, a liberdade de circulação nas águas.

Com Roma, contudo, a gestão da circulação marítima altera-se. Em primeiro lugar, tendo em conta a dimensão do seu território, Roma começa a ter uma política mais forte contra a pirataria e em defesa dos seus portos⁹². Num primeiro momento,

⁸⁹ Em subcapítulo posterior (2.2.4), aprofundaremos esta noção de “Plataforma Continental” na sua dimensão física.

⁹⁰ Cf. Souza (1999).

⁹¹ Cf. Bakker (1985: 6) e Mendes (2006: 30).

⁹² Cf. Bakker (1985: 6).

chega a fazer um tratado com Cartago, onde as duas potências acordaram as áreas de navegação de cada uma das nações⁹³.

Contudo, com a queda de Cartago e perante a hegemonia militar que tem sobre todo o território do Mediterrâneo, Roma vê-se como a única potência marítima com poder sobre este Mar, chamando-o, assim, de *Mare Nostrum* e regulando toda a navegação que aí se verificava, sem colocar questões de soberania com nenhuma outra entidade internacional⁹⁴.

Com a queda do Império Romano do Ocidente verificou-se um certo adormecimento das regras relativas ao Mar, predominando apenas o direito de cada país proteger as suas costas e as suas rotas marítimas de ataques piratas, havendo, de resto, uma ausência de regras a regular a navegação marítima⁹⁵. Contudo, com o florescimento de nações mercantis medievais, como os Venezianos e Genoveses, começou a gerar-se uma nova necessidade de desenvolvimento jurídico. Estes Estados, para proteger as suas rotas e os seus portos, começaram a reivindicar a soberania sobre várias zonas marítimas⁹⁶ e, com mais interesse para o tema aqui abordado, começaram a estabelecer regras de territorialidade sobre extensões do mar circundantes dos seus portos⁹⁷. Vários países europeus começam, assim, a ver no Mar uma extensão do seu território, de onde pretendem afastar a intervenção de terceiros, impedindo a pirataria e defendendo as suas rotas comerciais (podendo mesmo cobrar tributos às embarcações estrangeiras)⁹⁸.

Estes desenvolvimentos são, podemos dizê-lo, europeus e, sobretudo, mediterrânicos. Contudo, com o advento dos Descobrimentos e da Expansão marítimas executados pelos Reinos de Portugal e Espanha nos finais do século XV, surge todo um território marítimo por desvendar, e, até então, sem qualquer Estado que o regesse. Estas duas potências, à medida que o vão desvendando, acabam por

⁹³ *Idem*.

⁹⁴ Cf. Bakker (1985: 6) e Mendes (2006: 10).

⁹⁵ Mendes (2006: 11); Encyclopedia Britannica Online, *Rhodian Sea Law*, disponível em <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/501661/Rhodian-Sea-Law>, acedido em 18 de Setembro de 2014; e Encyclopedia Britannica Online, *Maritime Law*, disponível em <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/365510/maritime-law>, acedido em 18 de Agosto 2014.

⁹⁶ Cf. Bakker (1985: 6 e ss.) e Agyebeng (2005: 8).

⁹⁷ Cf. Mendes (2006: 31).

⁹⁸ Cf. Mendes (2006: 32).

exercer poderes sobre as novas zonas marítimas, numa posição hegemónica relativamente à restante Europa. Seguindo as tendências medievais, estas potências arrogaram para si o poder exclusivo sobre vastas áreas dos oceanos, o que veio a culminar no Tratado de Tordesilhas (1494)⁹⁹, criando o que se veio a chamar de *Mare Clausum*, visto que, com o aval do Papa, somente as duas nações teriam acesso aos Oceanos, estando as restantes nações proibidas de aí navegar sem a sua autorização.

Apesar destes factos, nos finais do Século XVI, as potências ibéricas começam a sofrer um declínio significativo, em oposição ao florescimento de duas grandes potências marítimas: a Inglaterra e a Holanda¹⁰⁰. E é na Holanda, em 1609, em oposição ao princípio do *Mare Clausum* e em defesa dos seus interesses comerciais, que surge, na pena de Hugo Grócio, a teoria do *Mare Liberum*, que consagra a noção de que os mares não são passíveis de apropriação por um Estado, sendo um bem comum de todas as nações¹⁰¹.

Com a extensão marítima destas duas nações, a teoria da Liberdade dos Mares vai ganhando força, sendo, é legítimo dizê-lo, uma das regras basilares do Direito do Mar ainda nos nossos dias¹⁰². Associada a esta ideia de todos poderem explorar o Mar, estava a ideia de que os recursos marítimos seriam inesgotáveis¹⁰³.

No entanto, reconhecia-se que os Estados teriam direito a exercer soberania sobre uma zona enquanto Mar Territorial, considerado uma continuação do território terrestre. Os critérios e extensão deste variaram, contudo, houve um certo consenso em definir-se o seu limite até onde o Estado, de terra, conseguisse defendê-lo¹⁰⁴: uma das suas formulações clássicas é a da “regra do tiro de canhão” de van Bynkershoek¹⁰⁵. Nesse desenvolvimento, por volta dos finais do século XVIII/princípios do século XIX

⁹⁹ Cf. Mendonça (2004) e Didone (2006: 187).

¹⁰⁰ Cf. Mendes (2006: 32 e ss.) e Bakker (1985: 7).

¹⁰¹ Cf. Sobrinho (1963: 381 e ss.), Mendes (2006: 32 e ss.) e Cançado Trindade (2003: 40 e ss.).

¹⁰² Cf. Mendes (2006: 32 e ss.) e Cançado Trindade (2003).

¹⁰³ Cf. Cançado Trindade (2003: 41).

¹⁰⁴ Cf. Bakker (1985: 7).

¹⁰⁵ Cf. Carneiro (1969: 107) e Mendes (2006: 36).

acabou por se estabelecer o costume de delimitar o Mar Territorial às 3 milhas, comumente aceite por todos os países.¹⁰⁶

Além disso, vários Estados começaram a reivindicar poderes sobre uma extensão até às 12 milhas, onde, não sendo soberanos, sempre poderiam exercer pelo menos alguns direitos¹⁰⁷. Até ao século XX, estabelece-se uma zona onde os Estados teriam poder jurisdicional, nos âmbitos fiscal e alfandegário, que seria a zona contígua¹⁰⁸.

Já a Plataforma Continental, não obstante a sua descoberta no século XVIII por Marsigli¹⁰⁹ (e, em 1872, a descoberta dos nódulos polimetálicos pelo *HMS Challenger*¹¹⁰) não tem uma relevância jurídica até o século XX¹¹², quando as descobertas científicas e avanços tecnológicos permitem, enfim, ao Homem explorar as profundezas dos oceanos.

A primeira vez que se refere a exploração dos “recursos do subsolo marinho” foi em 1942, quando o Reino Unido celebrou com a Venezuela um Tratado referente à exploração de recursos do Golfo de Paria¹¹³. No entanto, o conceito ainda não estava juridicamente definido, até à chamada “Proclamação Truman”.

¹⁰⁶ Cf. Conselho Económico e Social (2008: 13 e ss.) e Bakker (1985: 7).

¹⁰⁷ Cf. Bakker (1985: 7) e Mendes (2006: 36).

¹⁰⁸ Cf. Bakker (1985: 7).

¹⁰⁹ Cf. Esteves (2011: 31) e Castro (1969: 21).

¹¹⁰ HMS: *His/Her Majesty Ship*.

¹¹¹ Cf. Cançado Trindade (2003: 37).

¹¹² Cf. Castro (1969: 21).

¹¹³ Cf. Esteves (2011: 31). Não obstante, refira-se que já se verificavam algumas menções à plataforma continental, em actos jurídicos unilaterais, tendo Portugal sido o primeiro país a fazê-lo, a 9 de Novembro de 1910, através de um acto onde proibia a pesca em “*trawlers*” na sua plataforma continental (cf. Castro, 1969: 22).

1.2.2.1. A proclamação Truman e as declarações subsequentes

Com o final da Segunda Guerra Mundial, o panorama internacional sofreu mudanças radicais, com uma nova distribuição de poderes e com o início da Guerra Fria.

Também o Direito do Mar ficou sujeito a essas alterações. E foi nesse contexto que, a 28 de Setembro de 1945, o Presidente dos Estados Unidos da América, Harry Truman, assinou a Proclamação n.º 2667¹¹⁴, onde estabelecia que a plataforma continental dos EUA fazia parte do seu território, enquanto prolongamento geográfico do território terrestre¹¹⁵.

Nesta, os EUA reivindicaram, assim, o direito exclusivo de exploração dos recursos naturais sobre o leito e o subsolo da plataforma continental, para além do mar territorial, podendo, por isso, exercer jurisdição e controlo sobre estes.

Esta Declaração não sofreu oposição por parte de outros Estados¹¹⁶, tendo vindo a ser seguida por vários países¹¹⁷.

Mais, vários Estados, sobretudo na América Latina e no Pacífico, reivindicaram novos limites para os respectivos mares territoriais, cujas extensões passariam a ser de 200 milhas, visando, exactamente, proteger os seus recursos marítimos da exploração de outras nações (com maior desenvolvimento para tal)¹¹⁸.

Assim, após a Proclamação de Truman, começou a verificar-se uma nova “corrida aos mares”, visando, exactamente, a obtenção do maior número de recursos possíveis por parte dos Estados costeiros – a qual é fortemente influenciada pela

¹¹⁴ Cf. Truman (1945) e Oxman (2006: 832).

¹¹⁵ Cf. Cançado Trindade (2003: 42) e Mendes (2006: 43).

¹¹⁶ Cf. Cançado Trindade (2003: 43).

¹¹⁷ Cf. Bakker (1985: 10) e Cançado Trindade (2003: 43).

¹¹⁸ Cf. Cançado Trindade (2003: 43) e Organização das Nações Unidas – Divisão para os Assuntos dos Oceanos e para o Direito do Mar (1982).

descoberta de tecnologias e (melhor exploração) de recursos adicionais¹¹⁹, com especial relevo para o petróleo.

1.2.2.2. A Convenção de Genebra de 1958

Perante os desenvolvimentos da Declaração de Truman, e o crescente conflito entre, por um lado, os Estados costeiros, que pretendiam alargar ao máximo a exclusividade de exploração sob uma série de recursos, e, por outro lado, Estados marítimos, que beneficiavam da lógica do *Mare Liberum*, ao explorar livremente o maior número de recursos marinhos possíveis, verificou-se na Comunidade Internacional a necessidade de consolidar as regras relativas ao Mar¹²⁰.

Nesse sentido, a Organização das Nações Unidas convocou para Abril de 1958 a 1.ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar a realizar em Genebra, que contou com a participação de 86 Estados¹²¹.

Esta Conferência permitiu chegar à elaboração de cinco convenções. A saber: sobre o Mar Territorial e Zona Contígua; sobre a Plataforma Continental; sobre o Alto-Mar; sobre a Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Alto-Mar e um Protocolo Facultativo sobre a Solução Obrigatória de Conflitos¹²².

Não obstante estes entendimentos, não foi aí possível alcançar o consenso quanto a uma série de questões, com especial relevo para a extensão do Mar Territorial, que continuou a encontrar a divergência entre os Estados Costeiros que reclamavam para si uma maior extensão – em clara oposição às Convenções aprovadas –, em contraposição às potências marítimas, que defendiam o carácter comum dos

¹¹⁹ Esteves (2011: 39) e Cançado Trindade (2003: 43).

¹²⁰ Cf. Cançado Trindade (2003: 43) e Bakker (1985: 10).

¹²¹ Cf. Cançado Trindade (2003: 43) e Mendes (2006: 49).

¹²² Cf. Cançado Trindade (2003: 43) e Bakker (1985: 11).

recursos marítimos e a incapacidade dos Estados Costeiros de patrulhar efectivamente as pretendidas zonas territoriais¹²³.

A Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental¹²⁴ estabelecia, no seu art.º 1.º, que a Plataforma Continental compreendia: *“o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas mas situadas fora do mar territorial até uma profundidade de 200m ou, para além deste limite, até ao ponto onde a profundidade das águas superjacentes permita a exploração dos recursos naturais das ditas regiões”* e *“o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas análogas que são adjacentes às costas das ilhas”*. Assim, o critério, para além de ser fora da zona englobada pelo Mar Territorial, estava na profundidade da plataforma continental ou na possibilidade de exploração da mesma, sendo totalmente indiferente a natureza das águas superjacentes (Artigo 3.º).

Já quanto aos poderes que o Estado ribeirinho podia exercer sobre a plataforma continental, o Artigo 2.º estabelecia que aquele tinha direitos de soberania quanto à *“exploração”* e *“extracção dos seus recursos naturais”*, a título exclusivo, sem necessidade de ocupação efectiva da plataforma continental (Número 3 do Artigo 2.º). Mais, os recursos susceptíveis de captação incluíam os recursos minerais, outros recursos não vivos presentes no leito do mar e no subsolo, mas também todos os organismos vivos que estejam necessariamente em contacto físico com o leito do mar ou o subsolo (Número 4 do Artigo 2.º).

Contudo, pode considerar-se, assim, que apesar dos grandes desenvolvimentos obtidos pela Conferência – por exemplo, com a primeira consagração no documento multilateral da Plataforma Continental –, esta não conseguiu lograr um consenso na comunidade internacional, facto que se reflecte na própria convocação da 2.ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 1960 (para debater questões relativas à dimensão do Mar e aos limites da pesca), antes da entrada em vigor das Convenções aprovadas em 1958¹²⁵. Esta segunda Conferência, exactamente por causa das divergências relativas à extensão do Mar Territorial, acabou também por

¹²³ Cf. Robertson Jr. (1984: 867 e ss.) e Cançado Trindade (2003: 45 e ss.).

¹²⁴ Aprovada e ratificada por Portugal e publicada, em conjunto com as restantes, através do Decreto-Lei n.º 44490, de 3 de Agosto de 1962

¹²⁵ Cf. Bakker (1985: 11) e Mendes (2006: 49 e ss.).

se ver frustrada¹²⁶, levando a que a delimitação definitiva do território marítimo continuasse, até à aprovação da Convenção de Montego Bay em 1982, em constante discussão.

1.2.2.3. O Caso da Plataforma Continental do Mar do Norte

Em 1969 foi decidido, pelo Tribunal Internacional de Justiça, um dos acórdãos mais importantes referentes à Plataforma Continental¹²⁷.

Neste caso, estavam envolvidos a República Federal Alemã (RFA), por um lado, e os Reinos da Dinamarca e da Holanda, por outro. A questão em litígio referia-se à delimitação das respectivas plataformas continentais no Mar do Norte, querendo os últimos aplicar o Artigo 6.º da Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental de 1958, que impunha a regra da equidistância entre duas ou mais plataformas continentais adjacentes. Já a RFA considerava que a referida norma não era imperativa e que a sua aplicação naquele caso desvirtuaria o sentido da mesma, ao acabar por não ser equitativa.

O Tribunal, após uma análise extensiva das várias questões jurídicas em apreço conclui:

- Que a Convenção não devia ser aplicada porque a RFA não chegou a ratificá-la;
- Que o Artigo 6.º não tinha valor imperativo, podendo ser afastada;
- Que as normas da Convenção, *máxime* o Artigo 6.º, não eram direito comum, não tendo tido tempo para se consolidar na ordem jurídica internacional, nem tendo um apoio consensual e genérico por parte de todos os Estados;
- Que não existia um critério comum/universalmente aceite para delimitar as plataformas continentais de todos os Estados.

¹²⁶ Cf. Bakker (1985: 11) e Robertson Jr. (1984: 868).

¹²⁷ Acórdão do *International Court of Justice, Judgment of 20th February 1969*, disponível em <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=cc&case=52&code=cs2&p3=4>, acedido a 18 de Setembro de 2014.

- Que o critério da equidistância não era equitativo, não podendo ser aplicado ao caso do Mar do Norte, visto que os territórios terrestres da Dinamarca e da Holanda são convexos, enquanto o da RFA é côncavo, o que levaria a que esta se visse mais limitada na extensão da respectiva plataforma continental;
- Assim, as partes deveriam decidir de modo a que a delimitação das respectivas plataformas continentais pudesse ter em conta todos os detalhes possíveis, permitindo que aquelas fossem uma real extensão do território marítimo de cada um dos Estados, mas de forma a não impedir o prolongamento dos outros Estados;
- Caso, na aplicação dos critérios *supra* mencionados, houvesse alguma zona de sobreposição de plataformas continentais, as partes deveriam acordar de modo equitativo a divisão da mesma ou, então, partilhar a exploração da mesma;
- Na definição dos critérios, deveria ter-se em conta a configuração das costas dos Estados, a constituição geológica e os recursos naturais das plataformas continentais em causa e uma ideia de proporcionalidade, de acordo com a extensão da costa de cada um dos Estados.

Esta decisão permitiu, assim, verificar a importância da delimitação da plataforma continental não apenas como uma área referente a uma distância fixa, mas, sobretudo, pela sua própria configuração geográfica. Afinal, em termos morfológicos, a Plataforma Continental é a continuação do Território emerso, por isso, na sua delimitação, deve ter-se em conta a sua real extensão, na sua íntima relação àquele.

Por outro lado, este acórdão também suscitou a questão da forma de exploração dos recursos naturais, ao frisar que estes não estão circunscritos à fronteira legalmente definida, podendo a exploração por um Estado afectar os recursos presentes na plataforma continental de um Estado adjacente (*e.g.*, as reservas de petróleo que se estendem sob um vasta área, atravessando várias plataformas continentais).

1.2.2.4. A Convenção de Montego Bay

As Convenções de Genebra, como *supra* explanado, sofreram alguma contestação, nunca tendo tido um apoio universal. E, perante várias tensões, começou a surgir a necessidade de as rever.

Esse sentimento culminou em 1967, quando o Embaixador de Malta, Arvid Pardo, discursou perante a Assembleia-Geral das Nações Unidas, apelando para a necessidade de uma actuação internacional que regulasse o uso do mar e dos recursos marinhos para fins pacíficos e em benefício de toda a humanidade¹²⁸. No seguimento deste discurso, a Assembleia-Geral, apesar de uma certa relutância por parte dos Estados-Membros, criou o Comité dos Fundos Marinhos, através da sua Resolução n.º 2340 (XXII)¹²⁹.

Esta Comissão teria, assim, como objectivo o estudo do leito marinho, as suas potencialidades, o seu regime legal e a indicação dos principais meios de conservação e cooperação por parte dos Estados¹³⁰.

Nos três primeiros anos da sua existência, a Comissão preparou inúmeros estudos, que vieram culminar nas Resoluções n.ºs 2749¹³¹ e 2750¹³², aprovadas pela Assembleia-Geral da ONU a 17 de Dezembro de 1970.

Na Resolução n.º 2749, a Assembleia-Geral emitiu o que seria uma “Declaração de Princípios” que, seguindo a posição de Arvid Pardo,¹³³ declarava que os Fundos Marinhos além das jurisdições nacionais seriam um património comum da Humanidade.

Já a Resolução n.º 2750 consistiu na declaração do início de negociações para um novo Tratado sobre o Mar, aproveitando os esforços feitos na questão dos Fundos Marinhos e, desta vez, fomentando a participação dos países subdesenvolvidos e,

¹²⁸ Cf. Cançado Trindade (2003: 48 e ss.) e Organização das Nações Unidas (1967).

¹²⁹ Cf. Cançado Trindade (2003: 49 e ss.), Bakker (1985: 11) e United Nations Conventions on the Law of the Sea (1982).

¹³⁰ Sobre a importância de acordos internacionais para preservar recursos associados aos grandes espaços naturais ver, por exemplo, Cioppa (1995).

¹³¹ Cf. Organização das Nações Unidas (1970 a).

¹³² Cf. Organização das Nações Unidas (1970 b).

¹³³ Cf. Bakker (1985: 12).

numa decisão inédita, requerendo a participação dos países sem acesso ao Mar. Esta resolução aprovou, igualmente, uma “moratória”, impondo aos Estados que se abstivessem de explorar os fundos marinhos fora da sua jurisdição, de modo a não afectar/inutilizar as soluções obtidas com o eventual novo acordo.

Estava por isso aberta uma nova fase para o Direito do Mar, à qual não seria de todo indiferente o processo de descolonização que então se verificava por todo o Mundo, com a emergência de vários países que viam, assim, a possibilidade de reformular o panorama jurídico de modo a defender os seus interesses¹³⁴.

Assim, a 3 de Dezembro de 1973 começou a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Quanto aos limites do território marítimo, havia, claramente, um grande conflito entre duas posições: a dos países desenvolvidos, que admitiam, no máximo, um Mar Territorial até às 12 milhas, a partir das quais estaria o alto-mar e, numa posição diametralmente oposta, a dos países em vias de desenvolvimento (sobretudo da América Latina), que defendiam mares territoriais de 200 milhas, conforme muitos tinham unilateralmente reivindicado nos últimos anos¹³⁵.

Nesta questão, tiveram uma enorme influência as figuras entretanto criadas de Mar Patrimonial e de Zona Económica¹³⁶, que consistiam na atribuição ao Estado Costeiro de direitos exclusivos sobre as águas adjacentes ao seu mar territorial, até às 200 milhas.

Após várias negociações¹³⁷, as partes acabaram por criar a figura da Zona Económica Exclusiva¹³⁸, que consistiria num meio-termo entre as duas posições polarizadas: reconhecia direitos económicos aos Estados Costeiros até às 200 milhas sobre o leito de água e, ao mesmo tempo, garantia um regime similar ao do alto-mar para os restantes Estados, nomeadamente no âmbito da navegação.

¹³⁴ Cf. Bakker (1985: 12-13) e Robertson Jr. (1984: 868).

¹³⁵ Cf. Mendes (2006: 53 e ss.) e Bakker (1985: 13 e ss.).

¹³⁶ Cf. Bakker (1985: 14).

¹³⁷ Aliás, não só neste ponto: afinal, o processo de negociação, entre o início da Conferência a 3 de Dezembro de 1973 e a abertura do Acordo para Assinatura, a 10 de Dezembro de 1982, durou cerca de nove anos!

¹³⁸ Cf. Bakker (1985: 14 e ss.) e Robertson Jr. (1984: 869).

O texto final aberto para assinatura a 10 de Dezembro de 1982 em Montego Bay, na Jamaica, conseguiu, no entanto, consagrar alguns pontos consensuais e, em termos definitivos, quanto às áreas marítimas e suas delimitações, acordou-se o seguinte:

Águas Interiores

A soberania do Estado Costeiro nas águas interiores é plenamente exercida nas águas marítimas interiores às linhas de base rectas (origem da medição do mar territorial), as águas dos rios, lagos, lagoas e canais do território nacional.

Mar Territorial

Definido pela Convenção como uma zona de mar adjacente ao território e além das águas interiores e, no caso do Estado Arquipélago, das águas arquipelágicas, sobre as quais se estende a soberania do Estado Costeiro. O seu limite é fixado até ao limite de 12 milhas marítimas a partir da linha de baixa-mar ao longo da costa. Para além disto determina a Convenção que a soberania do Estado será exercida não só sobre o Mar Territorial, como também sobre o espaço aéreo, o leito e o subsolo desse mar. Entretanto, os navios de qualquer bandeira terão o direito de passagem inocente, podendo atravessar as águas do Mar Territorial desde que o façam de maneira rápida e ininterrupta, seja em direcção a qualquer porto fora das águas interiores, seja simplesmente para sair delas. A passagem inocente deverá respeitar as leis do Estado Costeiro e as normas internacionais pertinentes, não podendo, a qualquer pretexto, prejudicar a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado.

Zona Contígua

A Convenção estabelece que este espaço marítimo, designado por Zona Contígua, terá a largura de 24 milhas marítimas, medidas a partir da mesma linha de

base utilizada para a demarcação do mar territorial. Ou seja, a Zona Contígua tem, em verdade, a largura de 12 milhas marítimas, a partir do limite externo do mar territorial.

Dentro da Zona Contígua, o Estado poderá tomar as medidas de fiscalização que entender necessárias de forma a prevenir e, eventualmente, sancionar quaisquer infracções aos seus regimes legal, aduaneiro, fiscal, de imigração e/ou sanitários, que se cometam em seu território ou no seu mar territorial, bem como reprimir quaisquer infracções às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial (artigo 33.º, n.º 1, alíneas a) e b), o que inclui legislação penal e ambiental.

Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Este conceito foi estabelecido pela Convenção como meio de conciliação entre interesses dos países em desenvolvimento, que advogavam maiores larguras para o Mar Territorial, e as pretensões dos países desenvolvidos no sentido de proteger a liberdade dos mares. Assim, este novo conceito do Direito do Mar foi definido como sendo uma zona situada além do Mar Territorial e a ele adjacente, que se estende até às 200 milhas marítimas da linha da costa a partir da qual se mede a largura do Mar Territorial.

Nessa área qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo-lhe ainda a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos. Os Estados costeiros têm o direito de exercer sua soberania para fins de exploração e aproveitamento dos recursos biológicos e minerais existentes no leito e subsolo do mar e na coluna de água sobrejacente, devendo a pesca ser praticada dentro dos limites de captura exigidos para a preservação das espécies, cuja reprodução esteja gravemente ameaçada. Competindo-lhe a autorização, mediante licença, para que outros países completem o nível de captura recomendada pelos organismos internacionais, estabelecendo as cotas, o período de tempo em que a pesca ocorrerá e as espécies que poderão ser capturadas.

Compete, ainda, ao Estado costeiro, na ZEE, o direito de exploração dos minerais encontrados no solo e subsolo marinhos. Esse direito estender-se-á à

produção de energia derivada da água, das correntes e dos ventos, além de abranger jurisdição para o estabelecimento e a utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, para a investigação científica marinha e para a protecção e preservação do meio ambiente marinho.

Sobre o direito de liberdade de navegação na ZEE, a Convenção deixou uma lacuna interpretativa, pois não esclareceu se essa liberdade, perfeitamente definida pelo Artigo 58¹³⁹, permite ou não a realização de manobras e exercícios militares por outros Estados que não o Costeiro.

Plataforma Continental (PC)

A Convenção estabelece que a Plataforma Continental de um Estado Costeiro abrange o leito e o subsolo das zonas marinhas que se estendem além do seu Mar Territorial, por todo o seu prolongamento natural até o limite externo da margem continental ou até a distância de 200 milhas marítimas, medidas a partir das linhas de base utilizadas para medir o Mar Territorial, sempre que o limite externo da margem continental for inferior a essa distância.

Portanto, a delimitação da Plataforma Continental pelo Estado Costeiro exigirá, como requisito preliminar, que o mesmo determine o limite externo de sua margem continental, segundo critérios específicos. Esses critérios são referenciados ao chamado “pé do talude continental”, ponto mais próximo ao fim da inclinação da crosta terrestre, quando a mesma passa de continental a oceânica.

Tendo em consideração o caso de estudo da presente tese de doutoramento, deve, no entanto, salientar-se que a Plataforma Continental pode, por força das suas características físicas e geológicas, ser estendida até às 350 milhas (Número 5 do Artigo 76.º da CNUDM¹⁴⁰).

¹³⁹ Cf. Lucchini e Voelckel (1990).

¹⁴⁰ Cf. Figura 2 do Projecto EMEPC, disponível em <http://www.emepc.pt>, acedido em 18 de Setembro de 2014.

Alto-Mar

Este espaço marítimo é caracterizado por compreender todas as partes do mar não incluídas na Zona Económica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado Arquipélago. Foi reafirmado o princípio da liberdade de navegação para os navios de todos os Estados, que possuam ou não litoral, sendo inaceitável, nos termos da Convenção, que este ou aquele Estado pretenda submeter qualquer parte do Alto-Mar à sua soberania.

Fundos Marinhos (a Área)

Foram estabelecidos regimes jurídicos distintos para o Alto-Mar e para os Fundos Marinhos situados além das jurisdições nacionais. Enquanto para o Alto-Mar foi estipulado o regime de liberdade, uma mudança fundamental ocorreu com relação aos Fundos Marinhos. Estes, embora situados além das áreas de jurisdição nacional deixaram de ser livres *res nullius*, pois foram considerados património comum da humanidade, ou seja, *res communis*. Existe, inclusive, uma Câmara de Diferendos dos Fundos Marinhos, em pleno funcionamento no Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, instituída com a Convenção no seu Anexo VI, responsável por dirimir quaisquer lides ocorridas neste local (ver Figura 3 e Figura 4).

Limites do mar

LINHA BASE

O diagrama ilustra a extensão territorial e econômica do Brasil no oceano. A linha base é a vertical à esquerda. O Mar Territorial estende-se 12 milhas (22,2 km) para o mar. A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) estende-se 200 milhas (370,4 km) a partir da linha base. A Plataforma Continental segue o contorno da crosta continental, terminando no talude. O oceano é dividido em Oceano Atlântico, Planície Abissal e Crosta Oceânica.

MAR TERRITORIAL
12 milhas (22,2 km)

ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA (ZEE)
200 milhas (370,4 km)

PLATAFORMA CONTINENTAL

PLATAFORMA

TALUDE

OCEANO ATLÂNTICO

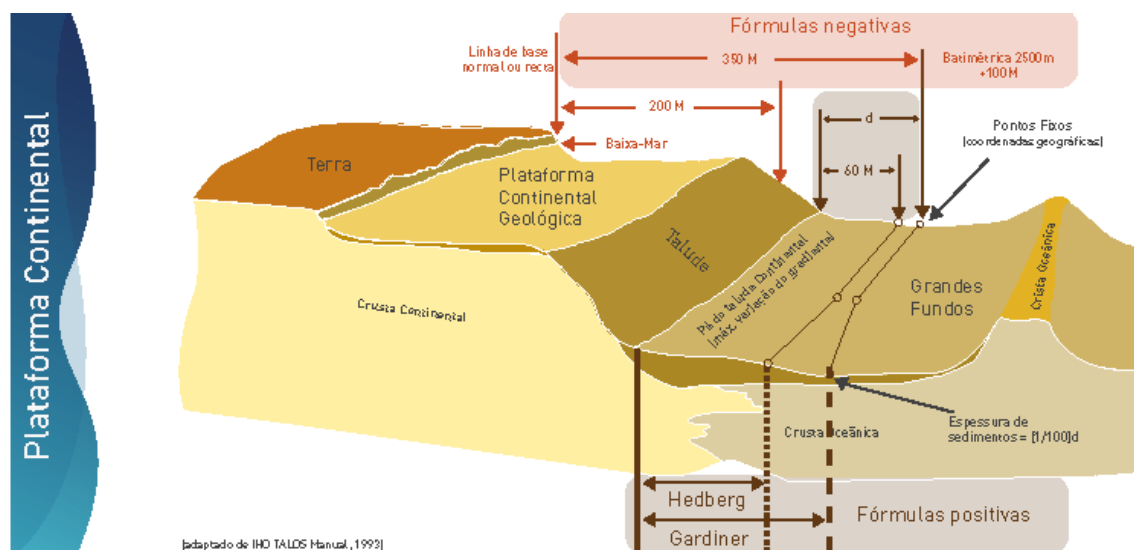
ELEVAÇÃO

PLANÍCIE ABISSAL

CROSTA CONTINENTAL

CROSTA OCEÂNICA

Figura 4 – Desenho do Limite Exterior da Plataforma Continental



70

Para a delimitação da sua Plataforma Continental pelo Estado Costeiro é fundamental, como requisito preliminar, que o mesmo determine o limite externo da sua margem continental, segundo critérios específicos. Esses critérios são referenciados ao chamado “pé do talude continental”, ponto mais próximo ao fim da inclinação da crosta terrestre, quando a mesma passa de continental a oceânica.

É, por isso, legítimo afirmar que só com a CNUDM temos uma consagração mais precisa da PC, fruto, sobretudo, dos desenvolvimentos científicos, que permitiram uma visão muito mais abrangente e precisa da PC e das suas potencialidades, verificados entre 1958 e 1982.

Mais, nestes termos foi criada a Comissão para o Limite da Plataforma Continental (Artigo 76.º e Anexo II da CNUDM), à qual compete a função de apreciar os projectos de extensão da plataforma continental, de acordo com os novos critérios da CNUDM¹⁴¹.

Mas a CNUDM trouxe também outras grandes modificações no Direito do Mar:

- Uma concepção de que os Fundos Marinhos e os recursos marítimos na Área ou Alto-Mar são um bem comum de toda a humanidade, com a sua consequente regulação por parte da Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos;

- A participação dos países interiores, que, por força da nova visão dos Fundos Marinhos passam a poder reivindicar inúmeros direitos quanto ao Mar, devendo ter uma voz activa em todos os assuntos em causa;

- A criação do Tribunal Internacional do Mar, que solucionaria os litígios emergentes da aplicação da CNUDM.

Por outro lado, apesar de ter sido obtido um enorme consenso na aprovação do texto final – ideia pretendida até para facilitar a universalização das suas regras¹⁴² –,

¹⁴¹ A Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental apresentou, a 11 de Maio de 2009, à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão constituído no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), uma proposta de extensão da Plataforma Continental para as 350 milhas náuticas.

¹⁴² Cf. Cançado Trindade (2003: 59 e ss.).

o que reforça, e muito, a sua força jurídica, alguns países não o aceitaram¹⁴³, com especial destaque para os Estados Unidos da América, grande impulsionador da iniciativa e uma das maiores potências marítimas dos nossos dias – o grande ponto de oposição apresentado pelo Executivo liderado pelo Presidente Ronald Reagan passou pelo regime dos Fundos Marinhos e Oceânicos internacionais (fora da área de jurisdição dos Estados Costeiros)¹⁴⁴. Apesar disso, estes países têm tacitamente respeitado as regras da CNUDM, nomeadamente quanto aos poderes de jurisdição de cada país.

Voltaremos posteriormente a este assunto quando abordarmos o estudo de caso da Plataforma Norte-Americana no Capítulo II.

1.2.2.5. Direitos e deveres do Estado Costeiro

A CNUDM consagra uma série de poderes aos Estados Costeiros, que variam conforme a área a que se referem.

Assim, no Mar Territorial, determina a Convenção que o Estado tem, de algum modo, plena soberania sobre o mesmo (assim como sobre o espaço aéreo, o leito e o subsolo desse mar), como se do seu território terrestre se tratasse. Entretanto, os navios de qualquer bandeira, terão o direito de passagem inofensiva, podendo atravessar as águas do Mar Territorial desde que o façam de maneira rápida e ininterrupta, seja em direcção a qualquer porto fora das águas interiores, seja simplesmente para sair delas. A passagem inofensiva deverá respeitar as leis do Estado Costeiro e as normas internacionais pertinentes, não podendo, a qualquer pretexto, prejudicar a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado (CNUDM).

Além do direito de passagem inofensiva, convém igualmente alertar para o facto de a capacidade de intervenção do Estado Costeiro sofrer algumas limitações, nos termos do Artigo 27.º da CNUDM, nomeadamente ao proibir o exercício de jurisdição penal sobre as embarcações, que só é permitida quando: a infracção tenha

¹⁴³ Cf. Cançado Trindade (2003: 64).

¹⁴⁴ Cf. Cançado Trindade (2003: 63 e ss.) e Bakker (1985: 20 e ss.).

consequências no Estado Costeiro; as práticas criminosas ponham em causa a paz do Estado Costeiro ou a ordem do Mar Territorial; a intervenção do Estado Costeiro tenha sido requerida pelo comandante do navio ou por agentes diplomáticos ou consulares do Estado de bandeira; a intervenção do Estado Costeiro seja necessária para a supressão do tráfico ilícito de drogas narcóticas ou substâncias ilícitas. Além destes casos, o Estado Costeiro só pode abordar, no âmbito de uma investigação criminal, navios que se encontrem no seu Mar Territorial vindos das suas águas interiores.

Já dentro da Zona Contígua, o Estado poderá tomar as medidas de fiscalização que entender necessárias de forma a prevenir e, eventualmente, sancionar quaisquer infracções aos seus regimes legal, aduaneiro, fiscal, de imigração e/ou sanitários, que se cometam no seu Território ou no seu Mar Territorial, bem como reprimir quaisquer infracções às leis e regulamentos no seu Território ou no seu Mar Territorial (Artigo 33.º da CNUDM), o que pode incluir legislação penal e ambiental, com as limitações do Artigo 27.º da CNUDM, e tendo em conta que a Zona Contígua serve como extensão do Mar Territorial, mas onde o Estado Costeiro tem, sobretudo, poderes preventivos¹⁴⁵.

Na ZEE, como é exposto na CNUDM, o estado ribeirinho possui *“direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos”* (Número 1a do Artigo 56.º da CNUDM). Além disso, o Estado costeiro possui jurisdição no que se refere à *“colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas”, “investigação científica marinha” e “protecção e preservação do meio marinho”* (Número 1b, *idem*). Podemos, por isso, afirmar que o Estado Costeiro tem sobre a ZEE direitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos biológicos e minerais, competindo-lhe a autorização, mediante licença, para que outros países completem o nível de captura recomendada pelos organismos internacionais, estabelecendo as cotas, o período de tempo em que a pesca ocorrerá e as espécies que poderão ser capturadas, assim como tem o direito exclusivo sobre a

¹⁴⁵ Cf. Neves Correia e Sardinha Monteiro (2012).

determinação da captura dos recursos minerais ou de qualquer outra utilização económica possível na ZEE.

De frisar que nessa área qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo-lhe ainda a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos. Contudo, a Convenção deixou uma lacuna interpretativa, pois não esclareceu se essa liberdade, perfeitamente definida pelo Artigo 58.^o¹⁴⁶, permite ou não a realização de manobras e exercícios militares por outros Estados que não o Costeiro.

Já na PC, por oposição à ZEE, o poder de jurisdição e de exploração exclusiva do Estado Costeiro refere-se ao solo e ao subsolo (Artigos 77.^o e 78.^o da CNUDM) – tendo em conta que, como *supra* explanado, a PC pode ir além do espaço referente às 200 milhas, o Estado tem, hipoteticamente, a possibilidade de aproveitar todos os recursos marinhos da sua PC independentemente da jurisdição sobre as suas águas suprajacentes. Em suma, o Estado encontra-se legitimado a fazer uma livre exploração dos seus recursos, regulando em que termos tal pode ser feito e fazendo valer as suas normas sobre todos aqueles que interfiram/afectem a sua PC.

Todos estes direitos/poderes do Estado, com especial atenção para os referentes à Plataforma Continental, reflectem-se na própria forma como os mesmos vão actuar sobre os recursos aí existentes.

Ora, como o Estado, ao abrigo da CNDUM, tem direitos exclusivos, competindo-lhe, no âmbito da sua soberania, regular o modo como a extracção e utilização dos recursos marítimos é feita. Conforme veremos no ponto seguinte, a PC abrange uma grande variedade de recursos, que necessitarão de ser defendidos de ameaças externas, sob pena de o poder do Estado sob os mesmos ficar ameaçado. É nesse sentido que as normas da CNDUM conferem a exploração exclusiva ao Estado, de modo a legitimar, também, a sua actuação de defesa contra aqueles que ponham em causa os seus recursos marítimos.

¹⁴⁶ Cf. Lucchini e Voelckel (1990).

Cumpra-nos, por isso, expor exactamente que tipo de recursos é que a Plataforma Continental tem, para, assim, podermos analisar a sua relevância do ponto de vista das Relações Internacionais, nomeadamente quanto à Segurança e Defesa.

1.2.3. A importância dos recursos existentes na Plataforma Continental

Tendo em conta o desenvolvimento histórico da ZEE e da PC, verificamos que se colocam várias questões e que se suscitam vários problemas do ponto de vista económico, científico e, consequentemente, de segurança.

Do ponto de vista económico, percebemos que estão em causa inúmeros recursos, cuja captação fica, nos termos da CNUDM, no exclusivo arbítrio do Estado Costeiro.

Em primeiro lugar, tendo em conta a globalização e a generalização do comércio internacional, destaca-se a figura do Transporte Marítimo que, quer de pessoas quer de bens, tem uma dimensão significativa, nas suas várias vertentes. Assim, há dados que comprovam que em 2005 o segmento de *Shipping & Transporte* alcançou, a nível mundial, um volume de negócios de 287 mil milhões de Euros (estimando-se que tenha chegado em 2010 aos 326 mil milhões); o sector de *Portos e Logística* chegou, em 2005, aos 25 mil milhões de euros em volume de negócios (e, em estimativa, em 2010 este ascendeu para os 30 mil milhões); e o ramo de *Serviços Marítimos*, por sua vez alcançou os 5,7 mil milhões de euros no ano de 2005 (estimando-se que em 2010 subiu para os 6,5 mil milhões de Euros)¹⁴⁷.

A relevância do Comércio Marítimo no âmbito da economia mundial é tal que se estima que cerca de 90% do Transporte de Mercadorias intercontinental seja feito por via marítima¹⁴⁸; já o Transporte de Gás Natural por via marítima para a Europa representa cerca de 11% do gás consumido¹⁴⁹, enquanto que o comércio marítimo

¹⁴⁷ Cf. SAER (2009: 81).

¹⁴⁸ Cf. Kaplan (2012).

¹⁴⁹ Cf. Eiras *et al.* (2011).

mundial representava, em 2005, uma quota de 51%, no âmbito do Petróleo Bruto tem uma quota de 32%, produtos petrolíferos 8% e o carvão de 11%

Ainda no âmbito das Rotas Marítimas Comerciais Transcontinentais, constata-se que o continente Europeu se reveste duma maior centralidade económica, face aos continentes Americano, Asiático e Africano, e que Portugal, apesar do posicionamento relativamente periférico face à Europa, apresenta uma excelente localização geográfica para outros mercados, como Brasil, Angola e América do Norte.

Com o alargamento do canal do Panamá, cuja conclusão das obras está prevista para o início de 2016, a importância geoeconómica portuguesa poderá aumentar exponencialmente, já que, com este, será possível reduzir significativamente as distâncias das exportações dos continentes asiático e americano e, ao encurtar essas distâncias, o nível de centralidade portuguesa poderá aumentar na razão directa, potenciando Portugal a tornar-se a “porta de entrada de mercadorias” para a Europa, (conforme melhor se desenvolverá no Capítulo dedicado à análise dos Inquéritos Delphi).¹⁵⁰

Mas também importa referir que, conforme se tem descoberto nos últimos anos, existem inúmeros recursos biológicos e minerais nos ecossistemas marítimos.

Em termos biológicos, destaca-se o facto de se estimar que uma percentagem importante da fauna habita no território marítimo. Além disso, sabe-se que uma percentagem não negligenciável da produção alimentar global tem origem no Mar, movimentando somas consideráveis (ver, por exemplo, a este nível, o estudo da SAER, mencionado na bibliografia da presente tese de doutoramento)

Já em termos de recursos minerais, destaca-se, à partida a exploração de petróleo e gás natural, com as explorações *offshore* e *deep offshore*, que alcançou, a dados de 2004, cerca de 700 mil milhões de euros de vendas¹⁵¹. Sendo estas as principais fontes de energia nos nossos dias, ganham, por si, uma relevância

¹⁵⁰ Cf. Kaplan (2012).

¹⁵¹ Cf. SAER (2009: 82 e ss.).

significativa, face à dependência energética que vários países têm quanto a estes recursos (nomeadamente, Portugal¹⁵²).

Noutros domínios merece destaque, ainda a utilização das energias das marés, por exemplo, para obter a produção de energia renovável e a colocação de estruturas em alto mar para produção de energia eólica¹⁵³.

Nesse sentido, o estudo científico tem, aqui, um maior interesse e uma grande fonte de pesquisa e desenvolvimento. Porque não só implica o maior incremento de tecnologias e conhecimentos para conseguir beneficiar de forma eficiente estes bens, como também há uma panóplia de recursos ainda por descobrir, virtualmente quase infinitos, que poderão trazer novas utilidades e capacidades para a civilização, até agora inimagináveis, sendo exemplo desta realidade as pesquisas em termos médicos, cosméticos.

Tendo em conta o *supra* exposto, é lógico que há, aqui, um pendor muito forte da Segurança como vector relativo ao Mar.

Porque todos estes recursos potenciais são, em si, finitos e escassos. Daí ser necessário que quem tem jurisdição sobre os mesmos regule a sua utilização, visando uma exploração sustentável dos mesmos (aliás, como decorre do Número 2 do Artigo 61.º da CNUDM). E não é possível garantir a efectividade destas regras se não houver, por um lado, uma fiscalização eficiente e, por outro, os meios coercivos bastantes para penalizar os violadores, levando, assim, à cessação da violação das regras em causa.

Debruçar-nos-emos com mais atenção sobre esta questão *infra* nos capítulos dedicados ao caso Português, nomeadamente quando abordarmos o posicionamento Geoestratégico e a articulação Transatlântica.

E muitos riscos, no actual contexto, têm surgido. Com especial destaque para a situação decorrente dos atentados de 11 de Setembro, que vieram dar uma maior importância às chamadas “*novas ameaças*”, comumente identificadas como o terrorismo internacional, o tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas e a pirataria. Caberá pois assegurar as missões de defesa e segurança no Mar. A isto há ainda a

¹⁵² Mas também merecem referência outras fontes conhecidas, como os nódulos de manganês.

¹⁵³ Cf. Mason (2009).

incluir, mais recentemente, uma cada vez maior componente de apoio à conservação de recursos e ao combate à poluição, fazendo da sustentabilidade um terceiro vector desta função, a acrescentar à defesa e segurança.

Aliás, como refere o Vice-Almirante Lopo Cajarabille¹⁵⁴, a extensão da Plataforma Continental confere outro nível de preocupações, numa perspectiva de Defesa Nacional, sendo necessário repensar todos os meios atribuídos para a protecção nacional, na perspectiva da salvaguarda deste novo Território e dos seus recursos, perante este novo tipo de ameaças externas.

Face ao quadro traçado, a relevância da segurança do mar deve ser analisada como componente essencial da segurança nacional, no sentido amplo e actual do próprio termo. Todavia, para uma completa compreensão do seu significado no mar, importa distinguir, de forma abreviada, o que se entende por “*safety*” e por “*security*”.

Para além disso, convém evidenciar a necessidade de um grande esforço de coordenação interdepartamental no mar, para a prossecução dos objectivos estratégicos nacionais, num quadro de planeamento que se requer constantemente actualizado e que, em termos de custos conexos, serão sempre “*despesas de soberania*” puras. Ora, isso exige, por parte dos diversos agentes que actuam no mar, a articulação de missões, de capacidades e de meios, para não se desbaratarem recursos que, em quaisquer circunstâncias, serão sempre parcos.

A violação das leis e, por conseguinte, a ilicitude dos actos cometidos nos espaços marítimos de soberania e de jurisdição nacional constituem, também hoje, uma permanente preocupação, designadamente no que respeita aos recursos piscícolas, mas não só. Todos os outros recursos têm que ser protegidos, desde o património arqueológico subaquático até aos recursos vivos e minerais do solo e subsolo marinhos, no pressuposto que a tecnologia futura os vai tornar acessíveis e economicamente rentáveis¹⁵⁵.

O combate aos problemas ambientais requer, inexoravelmente, um esforço global de responsabilidades recíprocas e compromissos futuros, pois dele advêm

¹⁵⁴ Cf. Lopo Cajarabille (2009).

¹⁵⁵ Cf. Coelho Cândido (2011: 5), Silva Ribeiro *et al.* (2010: 66 e ss.) e Santos Rocha (2009: 97 e ss.).

consequências económicas, securitárias e até políticas, que poderão afectar de algum modo o interesse nacional.

Para além de assegurarem o cumprimento da legislação aplicável às águas sob a sua jurisdição, os Estados terão, também, que garantir a protecção dos seus recursos de natureza piscícola, energética ou qualquer outra, necessitando para tal dos meios adequados.

Garantir a existência e modernização dos seus meios e participar activamente na modelação do próprio Direito Internacional, através de uma política externa de centralidade, são desafios actuais e prioritários. Em relação a este último vector não será despidendo afirmar que o poder do número, o poder funcional, as boas práticas, os meios exibidos, a eficácia demonstrada, o prestígio alcançado e o conhecimento através da investigação científica própria e o saber estruturado existente, são alguns dos múltiplos factores que ajudam a alavancar e a melhor defender os interesses do país no mar.

1.3. Síntese do Capítulo I

No presente capítulo abordámos, portanto, questões como a Segurança, a Protecção e Gestão dos Recursos, Promoção de Actividades Económicas, Direito e Soberania. Considerando a importância de posicionar o caso português face a outras realidades, iremos abordar no próximo capítulo dois casos, correspondendo aos Estados Unidos da América e Brasil, com o objectivo de melhor entender o quadro de opções geopolíticas e geoeconómicas que se colocam aos Estados Nacionais quando empreendem um projecto de alargamento das suas Plataformas Continentais. Assim, pretendemos enriquecer a nossa reflexão sobre um processo singular correspondente a uma Extensão duma Plataforma Continental para além dos limites conhecidos e testados da Zona Económica Exclusiva.

A análise de outras realidades à escala internacional será, portanto, o objecto de estudo do próximo capítulo.

CAPITULO II – ESTUDOS DE CASO – OS CASOS NORTE-AMERICANO E BRASILEIRO

Mar

Na melancolia de teus olhos

Eu sinto a noite se inclinar

E ouço as cantigas antigas

Do mar.

Nos frios espaços de teus braços

Eu me perco em carícias de água

E durmo escutando em vão

O silêncio.

E anseio em teu misterioso seio

Na atonia das ondas redondas.

Náufrago entregue ao fluxo forte

Da morte.

Vinícius de Moraes

2.1. Nota introdutória quanto à relevância do estudo destes dois casos para esta investigação

Quando estruturámos a presente Tese de Doutoramento, reflectimos sobre o que poderia constituir um pequeno grupo de países com interesse para perfilharem aquilo a que geralmente se designa em projectos de investigação como “casos comparativos”, isto é, como realidades com potencial para auxiliarem à explicação do

caso de estudo principal – na nossa tese, como sabemos, corresponde ao projecto de extensão da Plataforma Continental Portuguesa. Após reflexão, a nossa escolha incidu sobre os Estados Unidos da América e Brasil. As razões da nossa opção radicam, na essência, das preocupações que norteiam a construção da presente Tese de Doutoramento. Conforme ficou explicitado na parte introdutória da nossa dissertação, as temáticas da Geopolítica e da Geoeconomia assumem particular relevo no quadro dos trabalhos a desenvolver. Sem surpresa, o próprio conceito que explanámos nas primeiras páginas da tese – o conceito de *maritimidade* – assume esse carácter multidimensional uma vez que é, a um tempo, Geopolítico e Geoestratégico e, a outro tempo, Geoeconómico.

Assim, e face ao que antecede, procurámos, no leque de países possíveis, nações que reunissem as seguintes características:

- a) Ter em curso os seus próprios projectos de extensão das Plataformas Continentais;
- b) Existência de informação já com algum desenvolvimento relativamente aos projectos mencionados em a);
- c) Serem países com alguma preponderância no quadro das questões de segurança internacional – componente da Geoestratégia e da Geopolítica;
- d) Representarem unidades com uma dimensão produtiva apreciável e com nítidas capacidades de serem nós de amplas estruturas/redes de comércio à escala intercontinental – componente da Geoeconomia;
- e) Constituírem nações com as quais Portugal tem um conjunto significativo de relações geoeconómicas, geopolíticas e geoestratégicas não apenas no presente, mas igualmente no contexto de um futuro a médio e longo prazos.

Tendo em consideração os critérios anteriormente enunciados e os próprios conceitos fundamentais da nossa dissertação de doutoramento, a nossa escolha, conforme acima mencionado, incidu sobre duas nações de dimensão continental (Brasil e EUA), com amplas linhas costeiras (no caso dos EUA até com duas frentes

oceânicas, a Pacífica e a Atlântica), tendo projectos já com elevado grau de desenvolvimento de extensão da Plataforma Continental, com elevada relevância no quadro geoestratégico (caso dos EUA), apresentando um quadro de relações económicas importantes quer à escala global, quer ao que a trocas com o nosso País diz respeito, quer ainda, com elevado potencial de futuro no que concerne ao aprofundamento das relações bilaterais com Portugal. Pensamos, deste modo, que a nossa escolha permitirá estabelecer um quadro interessante de reflexão à escala internacional e que abra pistas para o estudo de caso principal que, como sabemos, corresponde ao alargamento da Plataforma Continental Portuguesa.

2.2. Estados Unidos da América

2.2.1. Enquadramento

Os Estados Unidos da América, contrariamente a Portugal (e ao Brasil, como *infra* mencionaremos) não é parte da CNUDM. Não obstante, teve um papel fundamental na definição das regras relativas à Plataforma Continental.

Em primeiro lugar, como mencionado *supra*, os EUA foram pioneiros no próprio reconhecimento da figura da Plataforma Continental como uma área pertencente ao território de um Estado, com a Proclamação de Truman de 1945.

Nesse sentido, os EUA tiveram um papel muito activo nas Comissões de Redacção da CNUDM, apenas não aderindo à mesma por razões de política doméstica e pelo receio da Administração Reagan em admitir a cedência de direitos sobre os Fundos Marinhos graças à criação da Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos e ao regime destes na Convenção de 1982, bem como por receios pela aplicação do Princípio da Precaução¹⁵⁶.

¹⁵⁶ Cf. Kogan (2009).

Não obstante, os EUA têm revelado, nos últimos anos, um grande interesse na aplicação da CNUDM, nomeadamente ao regime do Artigo 76.º, que prevê o reconhecimento da Extensão da Plataforma Continental para além das 200 milhas.

Acresce a este facto, a indiscutível supremacia Norte-Americana em termos políticos e militares, concretizada, no que ao mar interessa, através da detenção da maior frota naval militar.

2.2.2. Geoestratégica e Geopolítica

Os EUA, pelas características da sua geografia, distinguem-se por duas razões no âmbito deste trabalho.

Em primeiro lugar, pela sua dimensão geográfica, que lhe dá uma preponderância sobre o Atlântico Norte e sobre o Pacífico Norte.

Como resultado desta predominância geográfica, os EUA surgem como membro fundador da OTAN/NATO, sendo, claramente, o grande impulsionador da mesma.

Através desta organização, que o próprio Departamento de Estado qualifica como o principal instrumento de segurança da comunidade transatlântica¹⁵⁷. Com a OTAN, os EUA ganharam (ou reforçaram) uma área de influência no Atlântico Norte, entrelaçando definitivamente os interesses Europeus e Norte-Americanos.

Historicamente demonstrativo do papel do Atlântico na política internacional norte-americana é o facto de a necessidade de garantir segurança das embarcações norte-americanas (civis) e suas rotas comerciais ter sido o grande impulsionador da entrada dos EUA na Primeira Guerra Mundial, tragicamente evidenciado no afundamento do RMS¹⁵⁸ Lusitania por submarinos alemães a 7 de Maio de 1915. Também ao longo da Segunda Guerra Mundial, as Forças Aliadas combateram no

¹⁵⁷ Vide www.state.gov/p/eur/rt/nato/.

¹⁵⁸ RMS: *Royal Mail Ship*.

Atlântico navios e submarinos de guerra das Forças do Eixo, tendo, uma vez mais, este palco tido uma relevância significativa para a estratégia de guerra e de política internacional dos EUA, ao pôr em causa quer embarcações militares, quer embarcações civis e, sobretudo, rotas comerciais consideradas de grande importância pelos EUA.

Igualmente importante para os EUA é a necessidade de garantir o comércio marítimo para e dos EUA para outros países, com especial atenção para a protecção do transporte de petróleo e gás natural – sendo paradigmático a *Operation Active Endeavour*, em que forças da OTAN patrulharam o Mediterrâneo num contexto pós-11 de Setembro.

Esta importância do Atlântico Norte na Política Internacional dos EUA (bem como o papel deste no panorama das Relações Internacionais) ganha especial relevância por ser o grande referencial directo e “quase-fronteiriço” ao Projecto de Extensão da Plataforma Continental Portuguesa, bem como por evidenciar o interesse do território marítimo português *lato sensu* como a porta de entrada para a Europa e o seu potencial como base transcontinental (quer em termos securitários, quer em termos económico-comerciais).

Nesse sentido, é relevante, igualmente, lembrar o caso da Base das Lajes, na ilha Terceira, arquipélago dos Açores, que, desde a Segunda Guerra Mundial, serve de centro operacional para a Força Aérea norte-americana¹⁵⁹, tendo em conta a sua localização estratégica (situada, aproximadamente, no centro do Atlântico Norte), para acções na Europa, África e Médio Oriente (como se comprovou durante a Segunda Guerra Mundial e mesmo durante a Guerra Fria¹⁶⁰).

Além deste prisma, cumpre ainda salientar (segunda razão de destaque) conforme se referiu em capítulo anterior, o facto de os EUA terem sido pioneiros no reconhecimento da Plataforma Continental, quando o Presidente Harry Truman, em

¹⁵⁹ No auge da Guerra Fria as Lajes até eram usadas essencialmente por aviões de patrulha marítima/anti-submarino da *US Navy*.

¹⁶⁰ Neste contexto, podemos também fazer referência à importância das Lajes no fornecimento de armas a Israel pelos EUA na guerra do Yom Kippur: ver, por exemplo, http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Nickel_Grass.

1945 emitiu a Declaração n.º 2667 onde reclamou o direito dos EUA a considerarem a margem da plataforma continental até às 200 milhas como parte integrante do território daquele Estado, dando a este a soberania exclusiva sobre todos os recursos que aí se viessem a descobrir.

Como mencionámos no capítulo primeiro, esta declaração originou toda uma evolução jurídica, que acabou por ser consagrada na Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, de 1982.

Destacamos igualmente o facto de os EUA terem tido um papel político preponderante na redacção daquele texto, tendo participado activamente nas várias rondas de negociação do mesmo.

Assim, indiscutivelmente, as decisões tomadas pelos EUA nesta área merecem, também por aqui, uma especial atenção no que concerne ao projecto de Portugal de extensão da sua Plataforma Continental, face ao papel pioneiro e dinamizador que os EUA revelam no seio das Relações Internacionais.

Contudo, convém ressaltar o facto de, no processo de aprovação interna, os EUA nunca terem chegado a assinar/ratificar a CNUDM, sendo que destacaríamos dois fundamentos para justificar este aparente contra-senso por parte dos membros do Congresso americano.

Em primeiro lugar, o facto de a CNUDM consagrar um regime de não apropriação/cariz de património universal dos Fundos Marinhos, que deverão ser geridos por uma Autoridade independente, negando-se aos Estados que assinaram a Convenção qualquer direito de soberania sobre os mesmos – ora, esta possibilidade tem levantado várias objecções junto de determinados sectores políticos, económicos e sociais, que receavam que esta previsão pusesse em causa direitos soberanos norte-americanos.

Em segundo lugar, alguns grupos têm mencionado as regras de carácter ambiental, nomeadamente a aplicação do Princípio da Precaução, como um entrave à adopção deste tratado. O Princípio da Precaução, defendendo que, perante a possibilidade de uma medida ou actuação prejudicar o meio ambiente, os agentes

devem abster-se de praticar o acto em causa, poderia limitar a actuação do Governo norte-americano e dos agentes económicos – esta hipótese tem gerado protestos junto de alguns sectores políticos e civis norte-americanos, que têm, assim, centrado focos de oposição à ratificação pelos EUA da CNUDM.

Não obstante este limbo jurídico, os EUA são sensíveis às possibilidades decorrentes da aplicação do regime da CNUDM – nomeadamente quanto à possibilidade de verem reconhecidas áreas de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas, com os subjacentes direitos exclusivos de exploração sobre os seus recursos. Esta posição justifica-se, também, pela possibilidade de esta regra passar a ser um costume de direito internacional, aplicável mesmo perante países que não ratificaram a CNUDM – facto que, aliás, está mais do que reconhecido por várias entidades norte-americanas, que revêem na CNUDM uma consagração de várias normas com força jurídica consuetudinária, isto é, incorporando regras que já faziam parte do direito internacional comum.

Também contribuiu para este interesse o processo de extensão da plataforma continental apresentado pela Federação Russa quanto às áreas do Mar Ártico e do Mar de Bering, que fazem fronteira ou, no mínimo, estão muito próximas de território norte-americano, pelo que suscitaram a atenção dos EUA quanto aos limites territoriais a que tinha direito ou que poderiam resultar de uma maior intervenção da sua parte junto da Comissão para os Limites da Plataforma Continental.

2.2.3. Investigações para um Futuro Projecto de Extensão

Assim, em seguimento do que foi *supra* mencionado, e de modo a aplicar o regime do Artigo 76.^o e seguintes, o Congresso americano decidiu criar, através de uma agência federal, a *National Oceanic and Atmospheric Administration*, uma Comissão especial, que deveria estudar a pertinência da aplicação deste regime, bem como analisar as áreas geográficas que poderiam beneficiar do mesmo.

Nesse sentido, foi criado na Universidade de New Hampshire o *Center for Coastal and Oceanic Mapping/Joint Hydrographic Center*, (CCOM/JHC) para avaliar estes cenários.

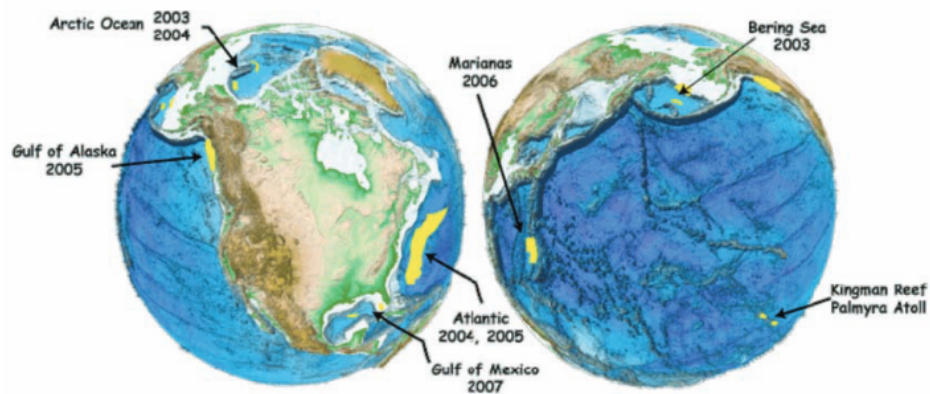
O CCOM/JHC teve como principais objectivos:

- a) Analisar os dados existentes, de modo a aferir se os mesmos são suficientes para delimitar a plataforma continental, nos termos do Artigo 76.º da CNUDM;
- b) Determinar eventuais lacunas em termos de dados disponíveis;
- c) Identificar as medidas de pesquisa e levantamento necessários para colmatar as lacunas encontradas;
- d) Determinar quais os recursos necessários para essas medidas de pesquisa e levantamento;
- e) Destacar as opções para a condução das medidas de pesquisa e levantamento consideradas necessárias.

Dessa forma, a CCOM/JHC efectuou uma primeira análise dos dados técnicos existentes, de modo a aferir se os mesmos permitiam delinear áreas de interesse para um eventual projecto de extensão da plataforma continental americana.

Nesse sentido a Comissão encontrou nove áreas com potencial para ser apresentado num eventual projecto de extensão da plataforma continental americana: no Oceano Ártico, na Margem Atlântica, no Mar de Bering, no Golfo do Alasca, no Golfo do México, nas Ilhas da Linha/Espórades Equatoriais/Recife de Kingman, nas Ilhas Marianas, na Cordilheira de Mendocino (Califórnia) e na Cordilheira de Necker, conforme identificado nas figuras que a seguir se apresentam (ver figuras Figura 5 a Figura 15):

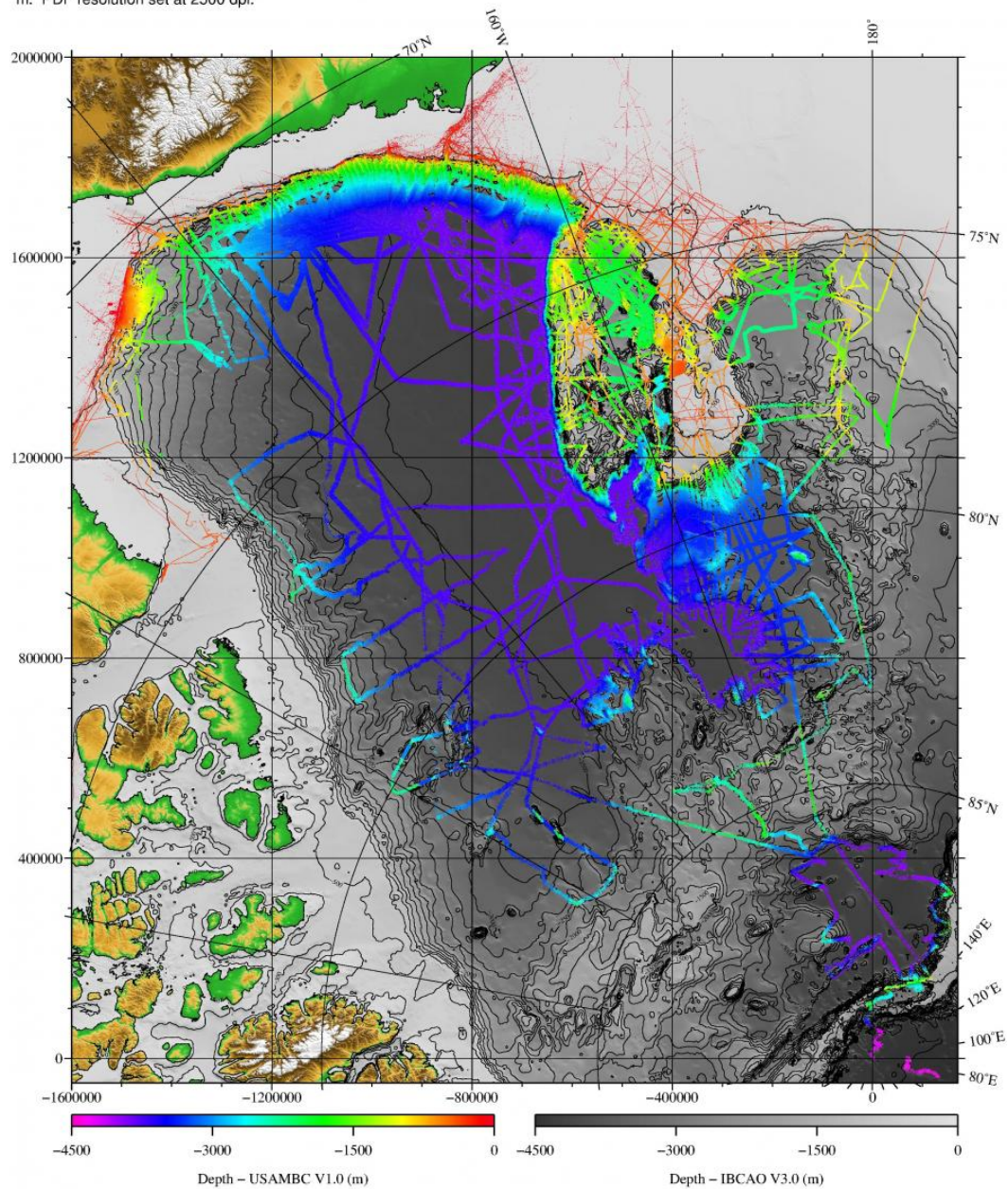
Figura 5 – Áreas com potencial para um pedido dos EUA para extensão da plataforma continental que foram mapeadas (com o respectivo ano)



Fonte: Gardner *et al* (2008).

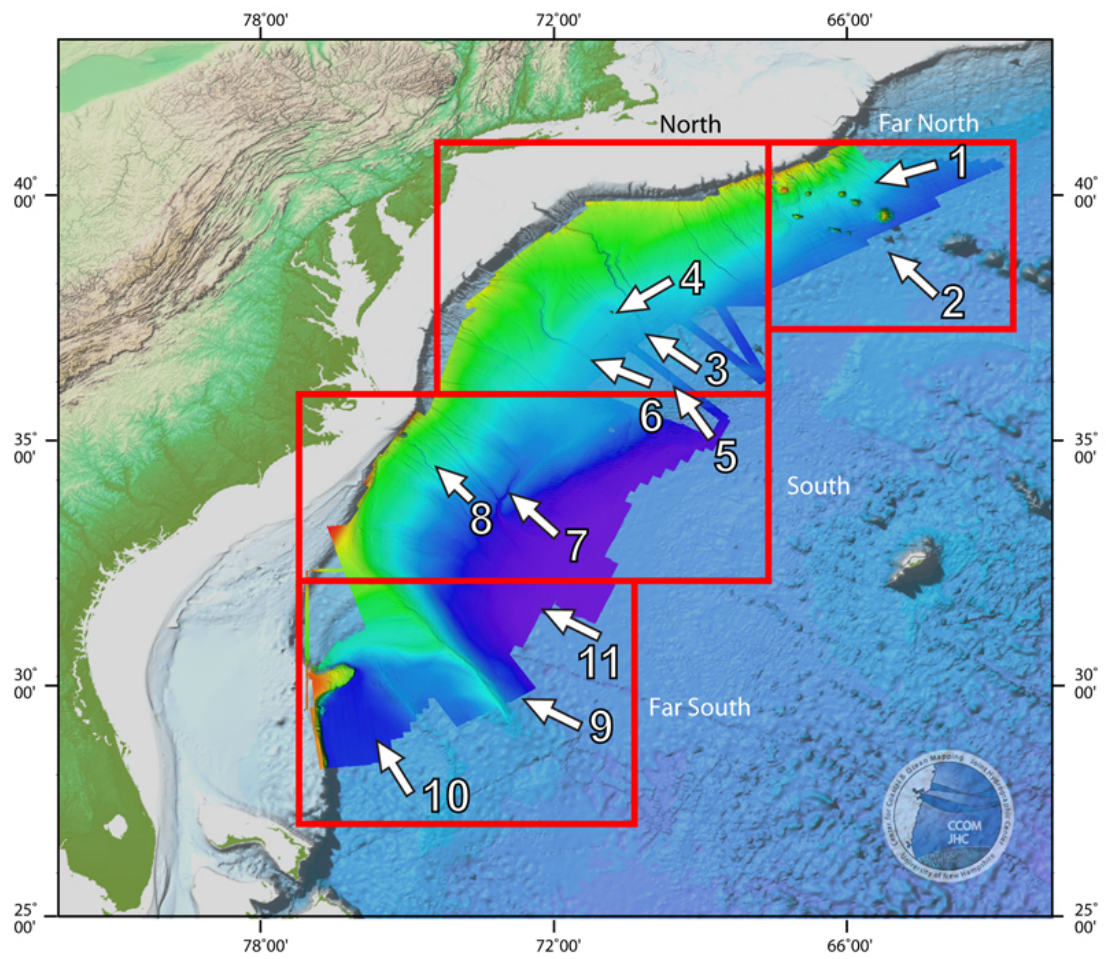
Figura 6 – Oceano Ártico

Figure A1. Polar stereographic map (center meridian 0°, true scale 75° N) showing coverage area of the newly compiled United States Arctic Multibeam Compilation (USAMBC V1.0 – color), overlain over IBCAO V3.0 (grey scale). The majority of data in this new compilation are from dedicated "Extended Continental Shelf" (ECS) cruises operated in cooperation with the University of New Hampshire's Center for Coastal and Ocean Mapping (CCOM). The shown resolution of USAMBC V1.0 resolution is 40 meters, while the underlying IBCAO V3.0 resolution is 500 m. PDF resolution set at 2500 dpi.



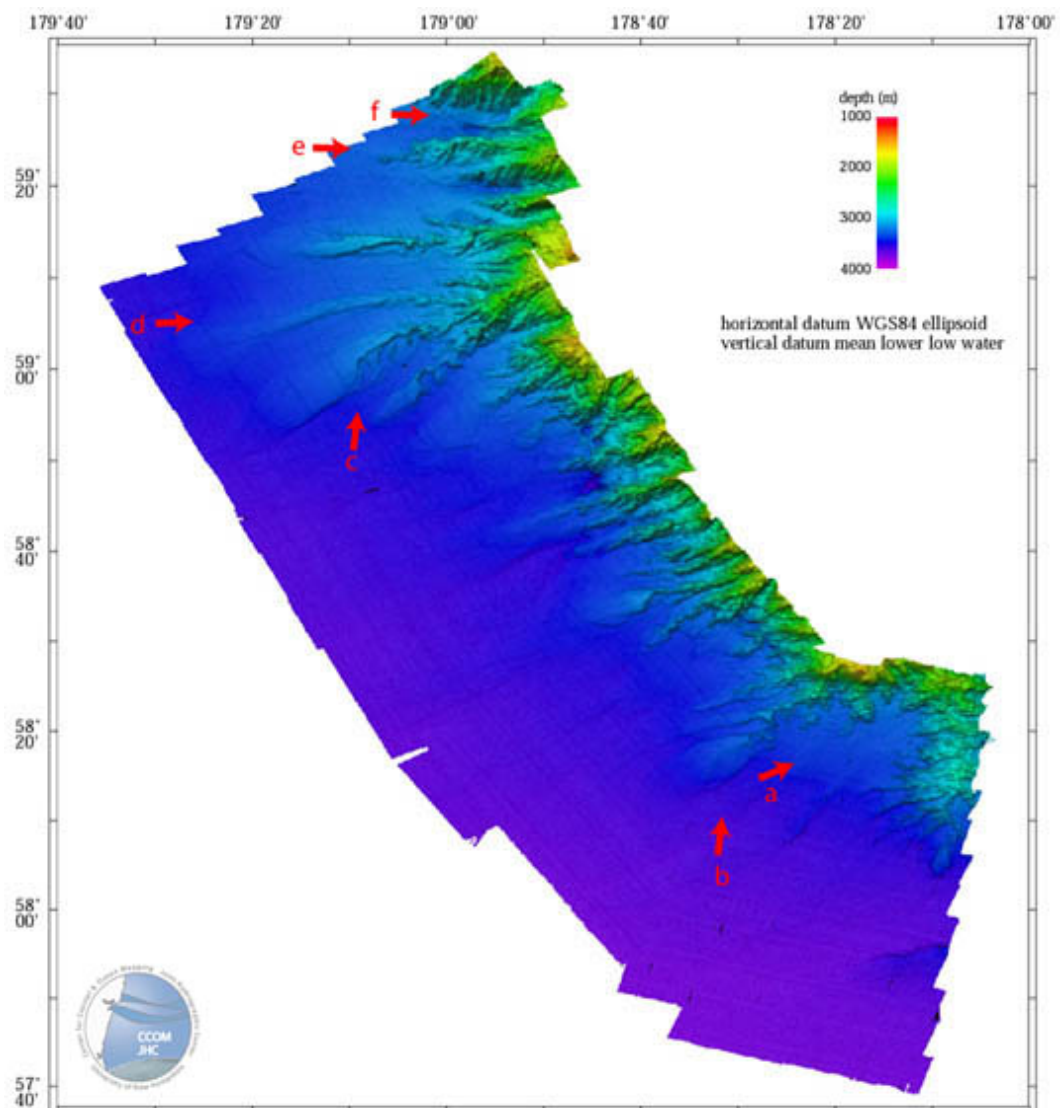
Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 7 – Margem Atlântica



Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 8 – Mar de Bering – Beringian Margin

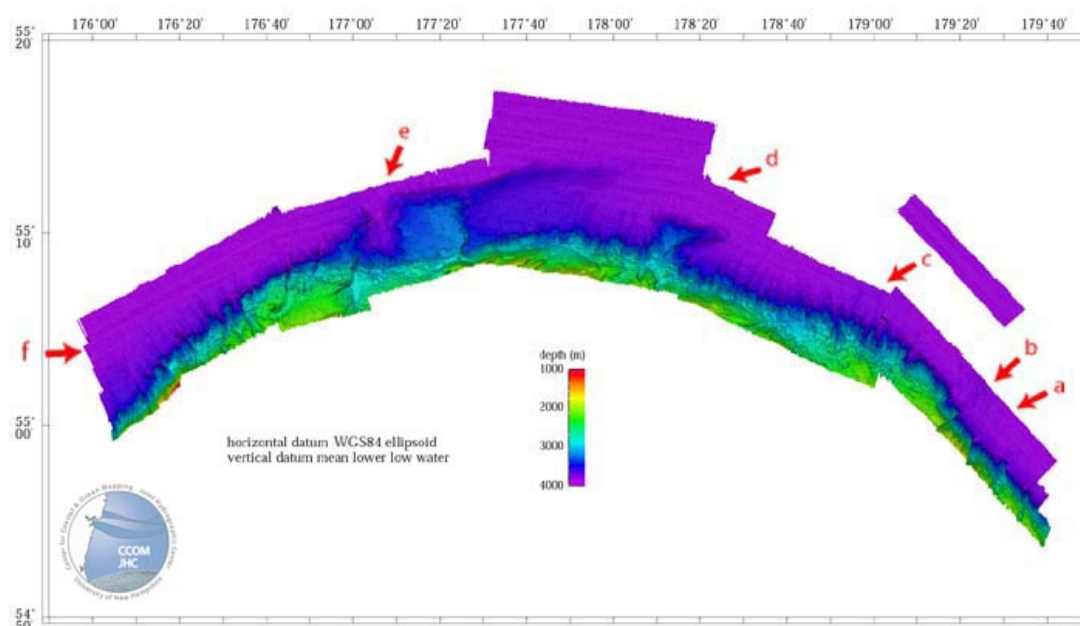


Legenda

1. East Side of Beringian Margin
2. Large Sediment Tongues
3. East Side of Spurs
4. Sediment Apron
5. Sediment-clogged Canyons
6. Plunge Pool

Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 9 – Mar de Bering – Bowers Ridge

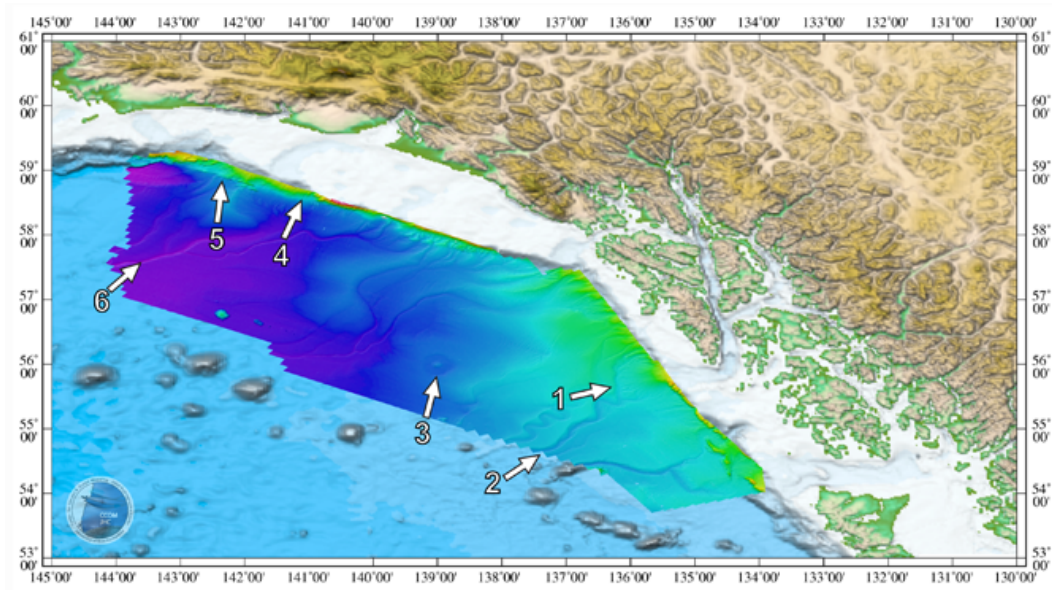


Legenda

1. East End of Bowers Ridge
2. Northern Flank of Bowers Ridge
3. Mid-east Flank of Bowers Ridge
4. Mid-west Flank of Bowers Ridge
5. Middle of Bowers Ridge
6. Western Flank of Bowers Ridge

Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 10 – Golfo do Alasca

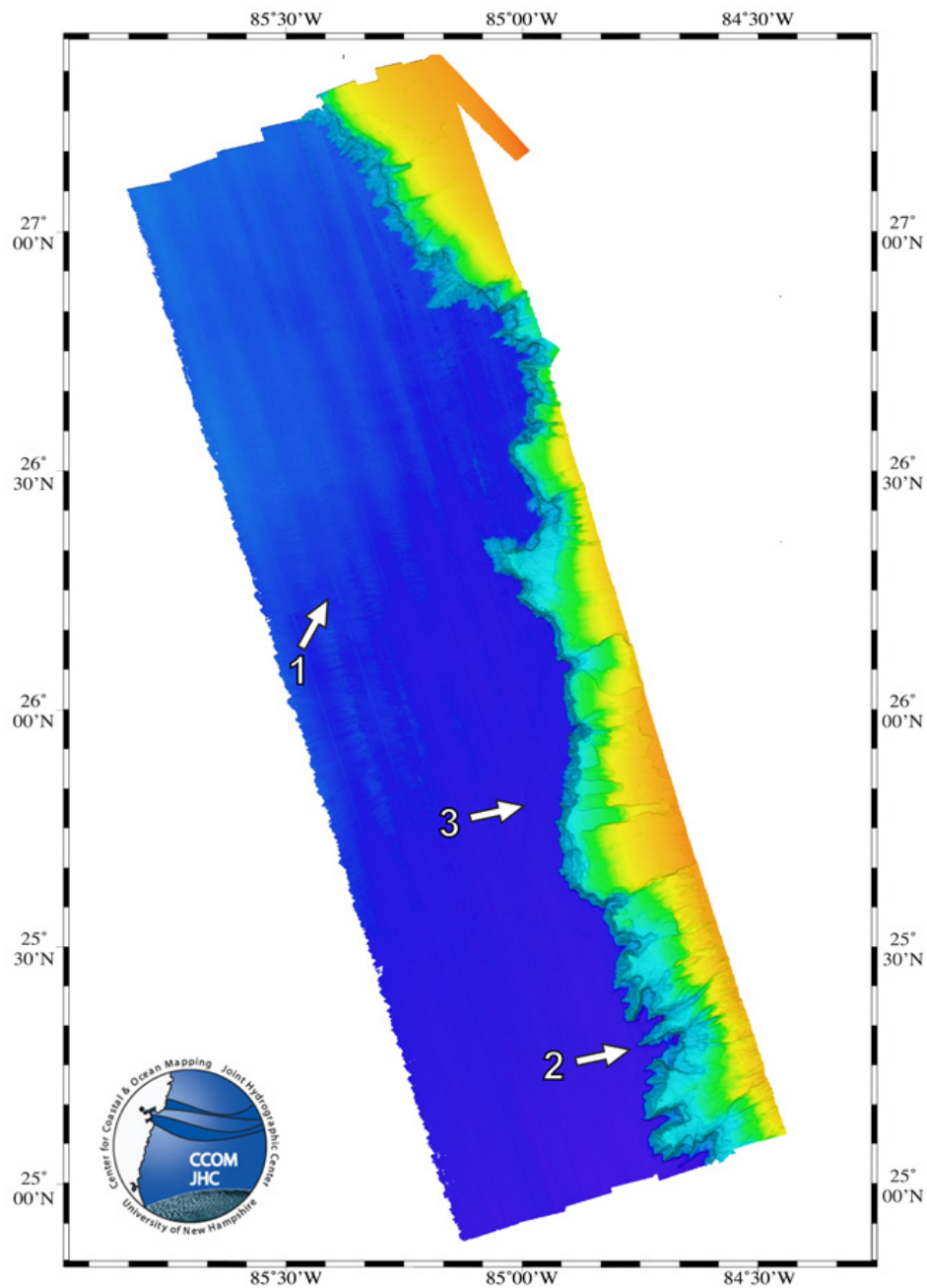


Legenda

1. Chatham Fan
2. Horizontal Channel
3. Seamount and Depression
4. Chatter Marks
5. Plunge Pool
6. Surveyor Channel

Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 11 – Golfo do México – Florida Encarpment

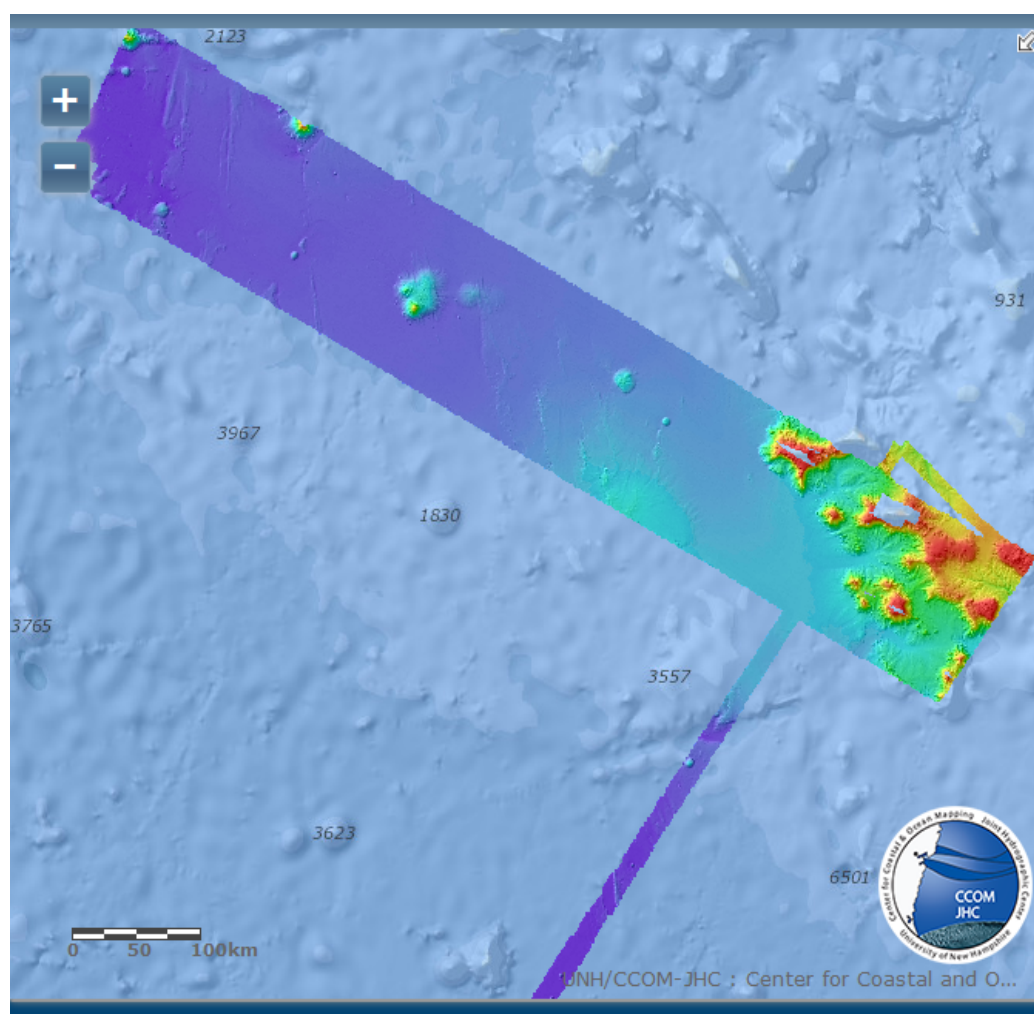


Legenda

1. Mississippi Lobe Bathymetry and Backscatter
2. Plunge Pools
3. Slab Erosion

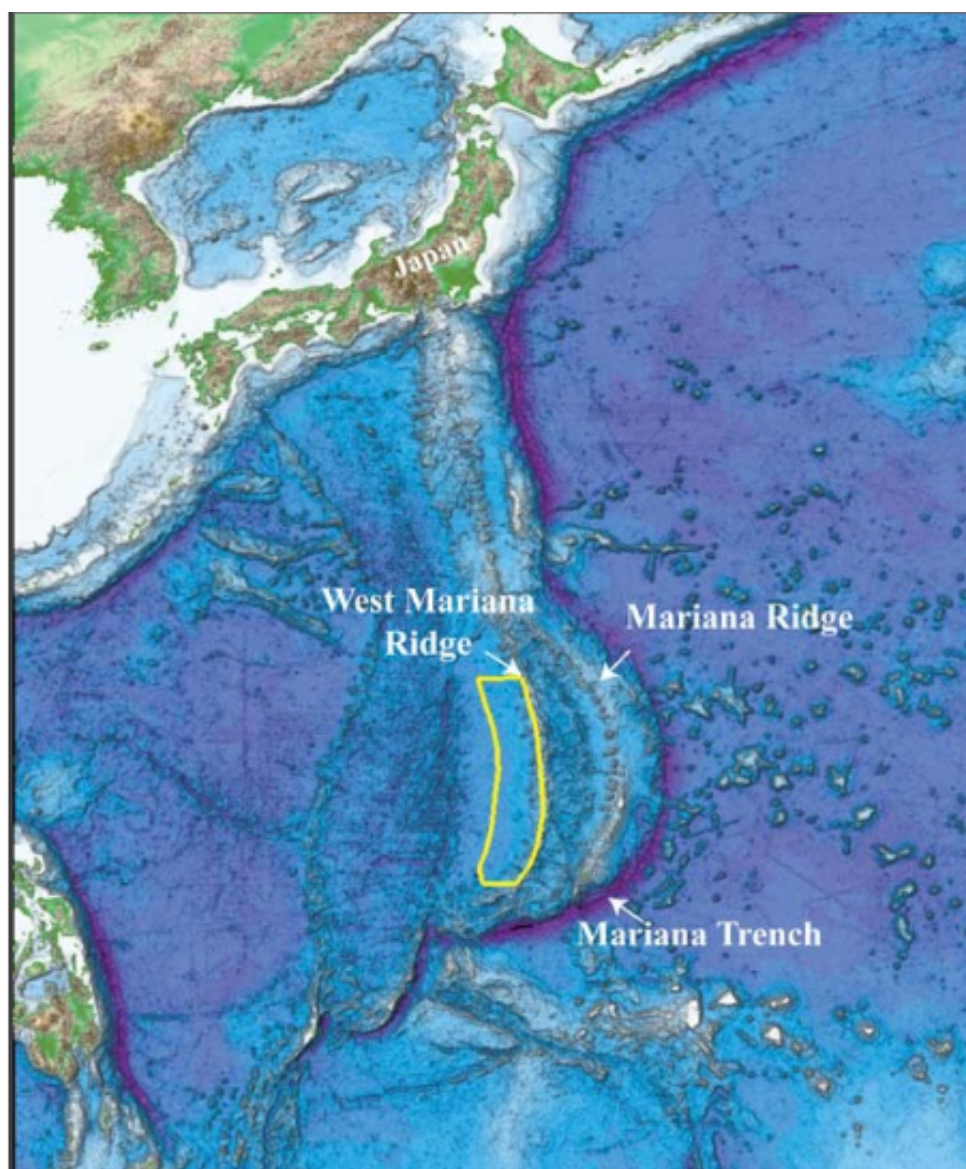
Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 12 – Ilhas da Linha/Espórides Equatoriais/Recife de Kingman



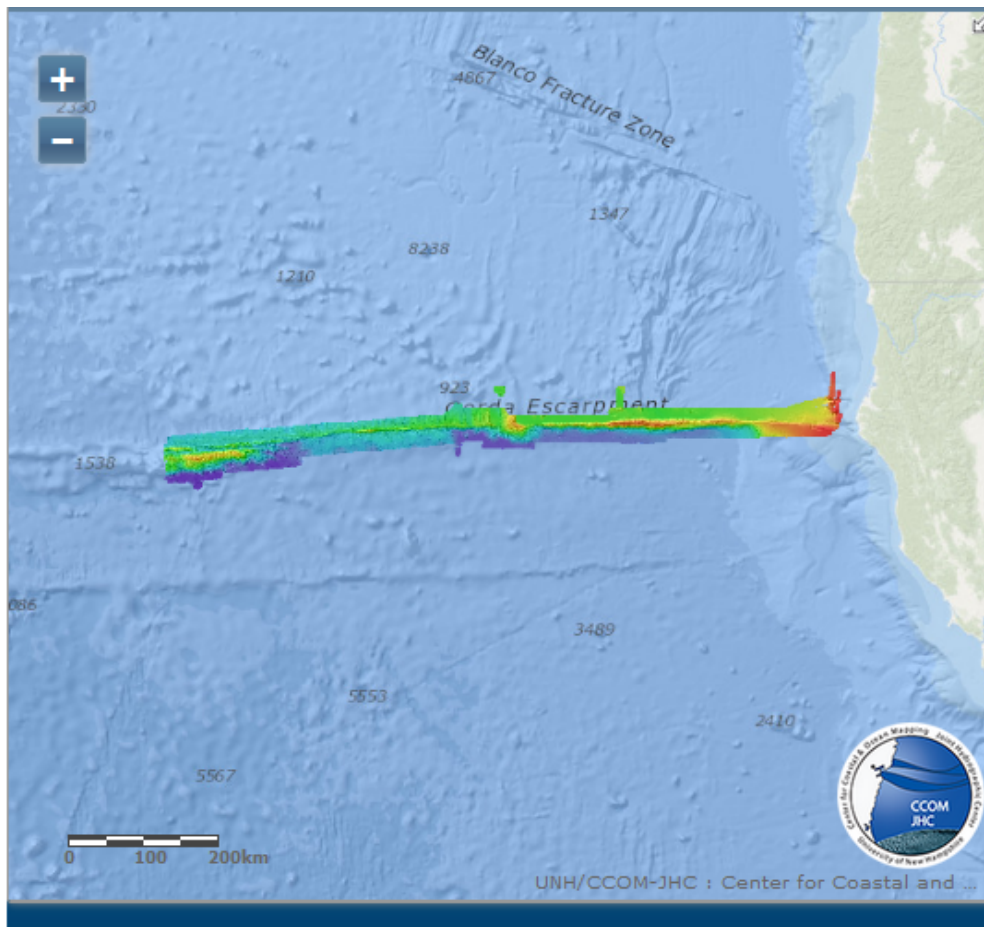
Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 13 – A Commonwealth das Ilhas Marianas



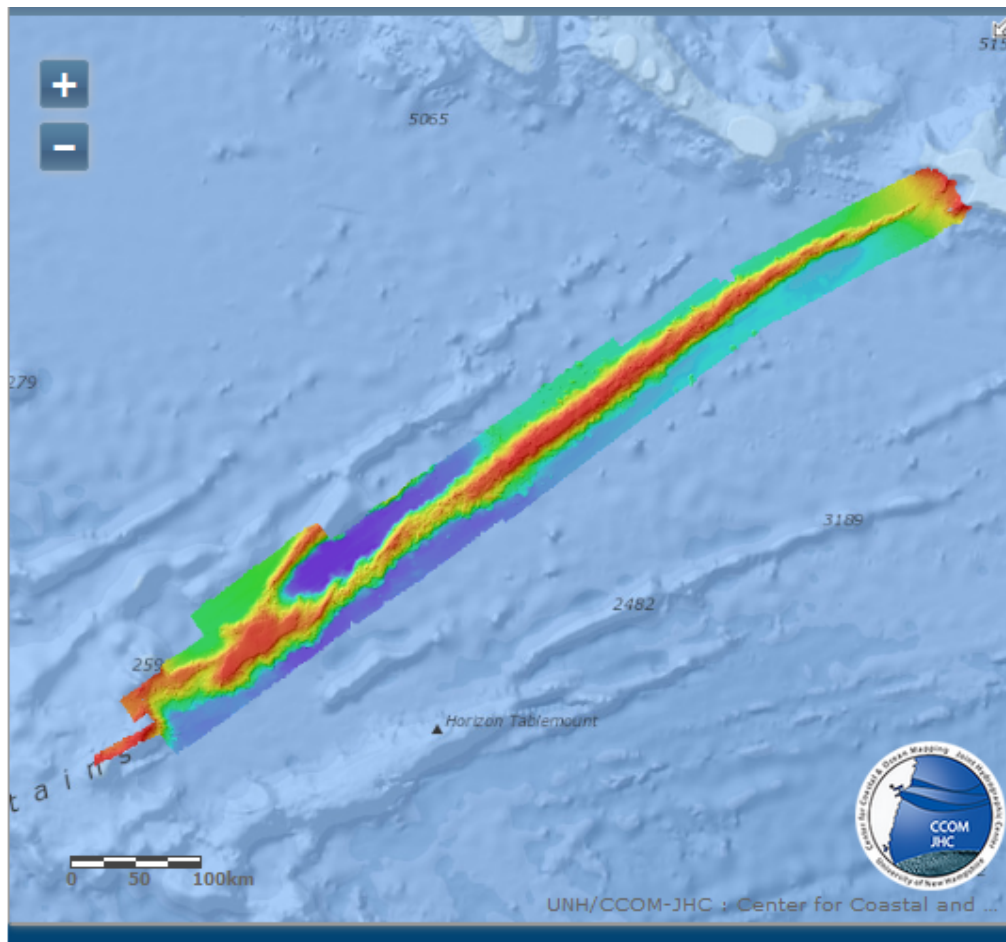
Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 14 – Cordilheira de Mendocino



Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

Figura 15 – Cordilheira de Necker



Fonte: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea>

As Conclusões retiradas pela CCOM/JH foram no sentido de considerar que os dados que já foram levantados pelas entidades norte-americanas são insuficientes (nomeadamente no caso da zona do Ártico, onde a inexistência dos mesmos impossibilitaria a fundamentação de qualquer projecto de extensão), tendo recomendado que uma investigação mais detalhada em todas as áreas seleccionadas com equipamento de alta resolução para obtenção dos dados batimétricos, bem como acções de investigação de dados geofísicos e de pesquisa sísmica, de modo a obter os elementos que permitam, com menor grau de dúvida, a definição da plataforma continental física norte-americana que permita um projecto de extensão da plataforma continental devidamente fundamentado e, consequentemente, a sua aprovação junto da Comissão de Alargamento da Plataforma Continental.

Acrescentaríamos, ainda, que a CCOM/JH orçou este projecto, já com as devidas acções de investigação e actualização do equipamento necessário, acima dos 44 milhões de dólares, conforme consta do Relatório final, incluindo os valores necessários para o levantamento dos dados batimétricos, quer para a área de pesquisa sísmica. Este valor, não obstante o valor relativo, é demonstrativo de que os EUA, através da CCOM/JH, consideram esta temática como digna de um maior aprofundamento e investigação, estando dispostos a alocar recursos para a defesa dos interesses norte-americanos.

Importa, neste ponto da nossa reflexão, fazer referência a algumas ideias que foram veiculadas pelos especialistas por nós entrevistados quando da nossa deslocação aos Estados Unidos da América no mês de Janeiro de 2014. Para os peritos norte-americanos (casos do Professor Doutor Thomas Cioppa, do Professor Doutor Elliott Sclar e do Professor Doutor Dennis Culhane, sendo que este último teceu, sobretudo, considerações extremamente válidas e úteis no domínio especificamente metodológico), parece ser óbvio que os projectos de expansão a que acima se fez referência prefiguram uma orientação geopolítica e geoeconómica da nação americana, no sentido em representam uma clara afirmação de autoridade sobre os territórios marítimos.

Voltaríamos a lembrar neste ponto, que o chamado *Exercício de Soberania* (tal como foi referimos no capítulo inicial) se projecta sobre a *Terra, o Mar e o Ar*. Por outro lado, o Professor Doutor Elliott Sclar manifestou preocupação com a necessária dimensão da competitividade dos elementos cruciais que fazem a intermediação entre a actividade puramente marítima e o território continental, isto é, os Portos. Para este Professor Catedrático da Universidade de Columbia, não bastará aos EUA ampliarem a sua Plataforma Continental. Será, também, necessário que reforcem a sua competitividade no domínio da actividade portuária face a competidores localizados quer na Europa, quer no Pacífico/Índico. Encontra-se aqui subjacente um contexto de *competitividade geoeconómica* baseado nas actividades directa ou indirectamente associadas ao mar. O Professor Doutor Elliott Sclar manifestou, também, a opinião que os actuais processos de modernização dos portos portugueses, com destaque para Sines, podem desempenhar um papel de relevo para a Economia Portuguesa,

nomeadamente no que respeita à capacidade de afirmação internacional do nosso País. No mesmo sentido, o Professor Doutor Thomas Cioppa (*Rutgers University*), defendeu que Portugal poderá afirmar-se como um *Gateway* para o Continente Europeu, interligando três continentes com a Europa: América do Norte, América do Sul e África, provavelmente com maior destaque para os dois últimos dadas as ligações quer a Angola, quer ao Brasil. Por outro lado, o Professor Doutor Thomas Cioppa também mencionou que a extensão da Plataforma Continental norte-americana deve ser vista num contexto de crescente complexidade geopolítica, com a China a jogar um papel crescentemente mais significativo no xadrez mundial.

Em síntese, poderíamos afirmar que os diversos projectos de alargamento da Plataforma Continental norte-americana prefiguram uma afirmação da capacidade geoestratégica e geopolítica daquela que é, verdadeiramente, a *Potência Global* e uma abertura para novos desafios no domínio geoeconómico, onde novos actores procuram assumir um papel de maior destaque.

2.3. Brasil

2.3.1. Enquadramento

O Brasil, tal como Portugal, aderiu à CNUDM, tendo sido o segundo país a apresentar um projecto de extensão da plataforma continental. Especialmente interessante pelas suas ligações culturais com Portugal e enriquecedor pelo facto de, também aqui, ser semelhante ao nosso país uma vez que o seu projecto de extensão não tem nenhuma oposição por parte de outro Estado, visto que o seu projecto de plataforma continental estende-se para o Atlântico, sem colidir com o território marítimo de nenhum outro Estado.

Tal como Portugal, trata-se de um país cuja história está intimamente ligada ao Mar, desde o seu descobrimento, a 22 de Abril de 1500, no apogeu dos descobrimentos marítimos portugueses. A título de exemplo, refira-se que a

participação do Brasil nas duas Guerras Mundiais deveu-se, exactamente, ao ataque a navios de bandeira brasileira¹⁶¹.

2.3.2. Posicionamento Geoestratégico – “Atlântico Moreno” – e Geopolítico

Pela sua localização e dimensão, assim como pelo *boom* económico de que tem beneficiado nos últimos anos – tendo passado de um PIB de cerca de 400 mil milhões de Reais em 1994 para cerca de 4,143 biliões de reais em 2011¹⁶² –, o Brasil tem vindo a granjear, no palco internacional, de um papel que podemos considerar mais em acordo com a sua dimensão territorial (quinto país em área à escala mundial) e económica (um dos dez maiores Produtos Internos Brutos (PIB) do Mundo).

No âmbito do Atlântico Sul, conseguiu uma relativa hegemonia, que se fez sentir pela dimensão geográfica da sua costa, que acaba por ter como área de interesse estratégico o espaço que vai do paralelo 16.º Nm a Norte, até ao Norte da Antárctida, a Sul¹⁶³.

Acresce a isto o facto de que, tendo em conta a sua relevância na América do Sul, o Brasil actua enquanto potência regional, definindo, directa ou indirectamente, as decisões políticas que os vários países daquele continente tomam¹⁶⁴.

No âmbito da Defesa e Segurança, a face Atlântica, e a relação com os Países da África Ocidental, é considerada fundamental, tendo o Brasil, aproveitando as suas relações históricas, investido significativamente na interacção com estes países, e, sobretudo, com a Namíbia¹⁶⁵.

Por força do seu crescimento na última década e querendo reforçar/afirmar o seu papel como um grande *player* internacional, o Brasil tem investido

¹⁶¹ Cf. Abreu (2010).

¹⁶² Segundo dados do Fundo Monetário Internacional, disponíveis em <http://elibrary-data.imf.org/FindDataReports.aspx?d=33060&e=141540>, consultado a 19 de Setembro de 2014.

¹⁶³ Cf. República Federativa do Brasil (2012).

¹⁶⁴ Cf. Figueiredo (2012: 139 e ss.).

¹⁶⁵ Cf. Vizentini (2004: 101, 127, 177 e ss., 206).

significativamente em África. Esse facto dá-lhe um maior destaque, ao fazer com que o continente africano seja um dos seus maiores parceiros, assim como uma área de influência significativa.

Decorrente destes factores, o Brasil tem-se afirmado como uma potência com crescente papel no palco internacional, adquirindo uma posição de força na nova sociedade internacional, de governança global multilateral¹⁶⁶, ganhando, pela prática do chamado *soft* ou *smart power*¹⁶⁷, um respeito junto dos maiores agentes internacionais, mas, também, junto dos chamados países em vias de desenvolvimento.

Quanto ao mar, especificamente, e como fruto do seu pioneirismo relativamente ao estudo da sua plataforma continental, em termos científicos o Brasil tem expandido a sua posição, ao exportar o seu *know-how* para outros países, sendo especialmente relevante as missões que tem feito para vários países da África Ocidental¹⁶⁸.

Em termos “atlânticos”, ao ter uma área de jurisdição tão grande, o Brasil claramente distingue-se no âmbito das responsabilidades de patrulhamento no Atlântico Sul (ver figura 16), sendo responsável pelo patrulhamento de toda a sua costa, chegando até ao meridiano 10º W.

Ainda de destacar o facto de o Brasil captar 88% do petróleo nas plataformas localizadas na ZEE¹⁶⁹ (nomeadamente na captação *off-shore* do pré-sal). Ou seja, também em termos de segurança energética, o papel do mar tem um peso incontornável para o Brasil, que, para proteger os seus recursos petrolíferos na área marítima, necessita de garantir e definir exactamente onde e em que termos é que pode exercer os seus poderes de jurisdição – nomeadamente na patrulha marítima¹⁷⁰.

¹⁶⁶ Cf. Figueiredo (2012: 157 e ss.).

¹⁶⁷ Cf. Figueiredo (2012: 158).

¹⁶⁸ Cf. Banco Mundial e IPEA (2011).

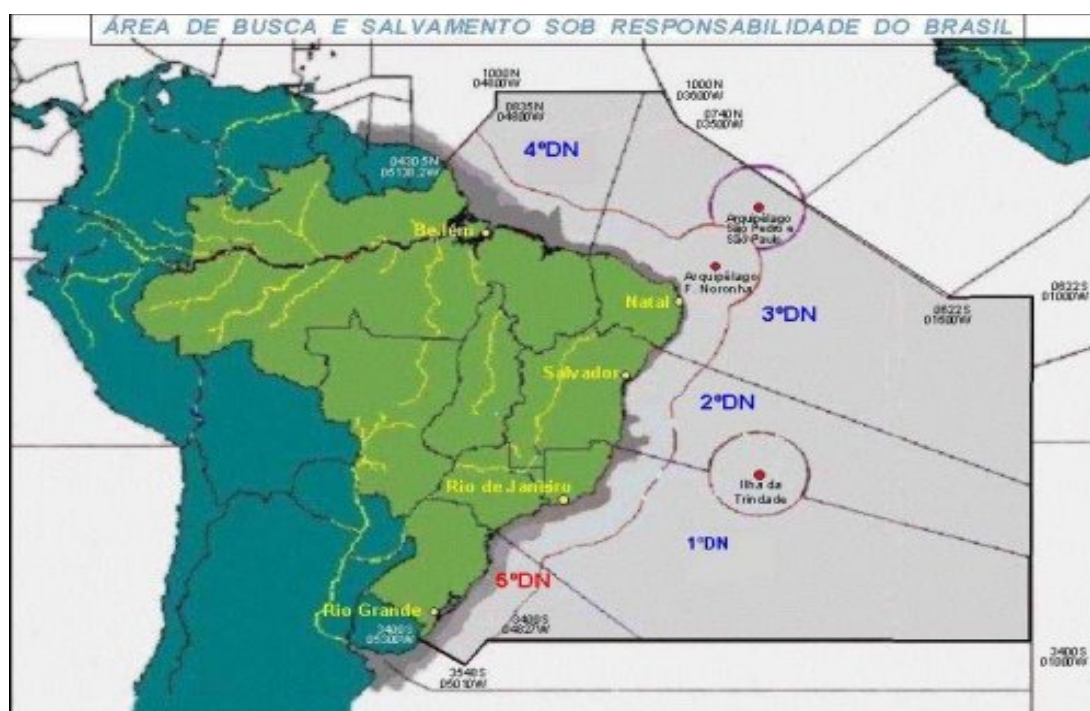
¹⁶⁹ Segundo dados do site oficial sobre a Amazónia Azul, em:

http://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/definicao.html, consultado a 23 de Janeiro de 2013.

¹⁷⁰ Em <https://www.mar.mil.br/salvamarbrasil/>, consultado em 19 de Setembro de 2014.

¹⁷⁰ Inclui Acordos internacionais de Salvamento e Resgate, que vão além da Plataforma Continental/ZEE e Abreu (2010).

Figura 16 – Área de Busca e Salvamento sob Responsabilidade do Brasil



Legenda:

DN= Distrito Naval

Fonte: http://www.mar.mil.br/5dn/ultimasnoticias/salvamar/areasar_br.htm

2.3.3. Posicionamento Geoeconómico

Quanto ao posicionamento Geoeconómico, convém ter em conta vários factores.

Em primeiro lugar, é de destacar o facto de que 95% do Comércio Internacional Brasileiro ser feito por via marítima¹⁷¹, o que representa, em termos internos, uma grande ligação (diríamos mesmo mais, dependência) da economia nacional ao Mar.

¹⁷¹ Cf. Abreu (2010).

Ora, este facto justifica a íntima ligação e a grande preocupação política do Brasil ao Mar, que fazem com que o mesmo tenha um papel fundamental na actuação no palco internacional.

Além disso, e tendo em conta o *boom* económico que o Brasil sentiu na última década, enquanto um dos países emergentes designados de BRIC, faz com que a sua intervenção se torne incontornável.

Ao ser o palco de um grande número de transacções comerciais – marítimas – claramente o papel do Brasil tem uma relevância significativa, que aliada aos laços culturais e históricos com Portugal, justifica, plenamente, o especial interesse do seu estudo no âmbito do presente trabalho.

Ora, tendo uma plataforma continental que ocupa grande parte do Atlântico Sul, o que na prática determina um quase controlo do comércio marítimo nessa área, o Brasil vai ter um papel fundamental para a vertente de “porta de entrada” e de “ligação intercontinental” de Portugal.

Além disso, pelos seus desenvolvimentos e o seu aproveitamento do Mar enquanto factor crucial da economia, o Brasil ganha uma relevância fundamental enquanto estudo de caso, permitindo analisar os efeitos do investimento na Economia do Mar, assim como permitirá, eventualmente, gerar parcerias significativas com Portugal, quer na exploração económica/comercial, em sentido estrito, quer na troca de conhecimentos e *know-how* que permitam uma maior dinâmica por parte dos agentes económicos.

2.3.4. Amazónia Azul – Projecto de Extensão da Plataforma Continental

A 17 de Maio de 2004, o Brasil apresentou, junto da Comissão para Extensão da Plataforma Continental, o seu projecto de extensão da Plataforma Continental (ver

Figura 17). Este projecto abrange, sobretudo, as zonas: “Cone do Amazonas”, “Cadeia Vitória-Trindade” e “Platô de São Paulo”¹⁷².

Com o projecto, o Brasil pretendeu aumentar a sua plataforma até às 350 milhas, num total de 4.451.766 km²¹⁷³.

Entre os vários pontos que merecem destaque, privilegiaríamos o caso do Arquipélago de São Pedro e São Paulo¹⁷⁴, um pequeno conjunto de ilhas rochosas, com capacidade de vida autónoma quase inexistente, mas onde o Governo Brasileiro conseguiu estabelecer uma estação científica, de modo permanente¹⁷⁵, legitimando, assim, a sua reivindicação das respectivas ZEE e Plataforma Continental. E, quanto a esta área, a Comissão de Limites não apresentou, quando avaliou o projecto brasileiro, qualquer dúvida que pusesse em causa esta reivindicação – ou seja, é um óptimo *study case* para definir o que é, e em que termos, um território terrestre/insular que permita, simultaneamente, reclamar jurisdição sobre o respectivo território marítimo¹⁷⁶.

Como *supra* mencionado, não houve lugar a oposição ao projecto, visto que não havia qualquer país com reivindicações conflitantes com o território previsto no projecto brasileiro.

¹⁷² Ver Figura 17.

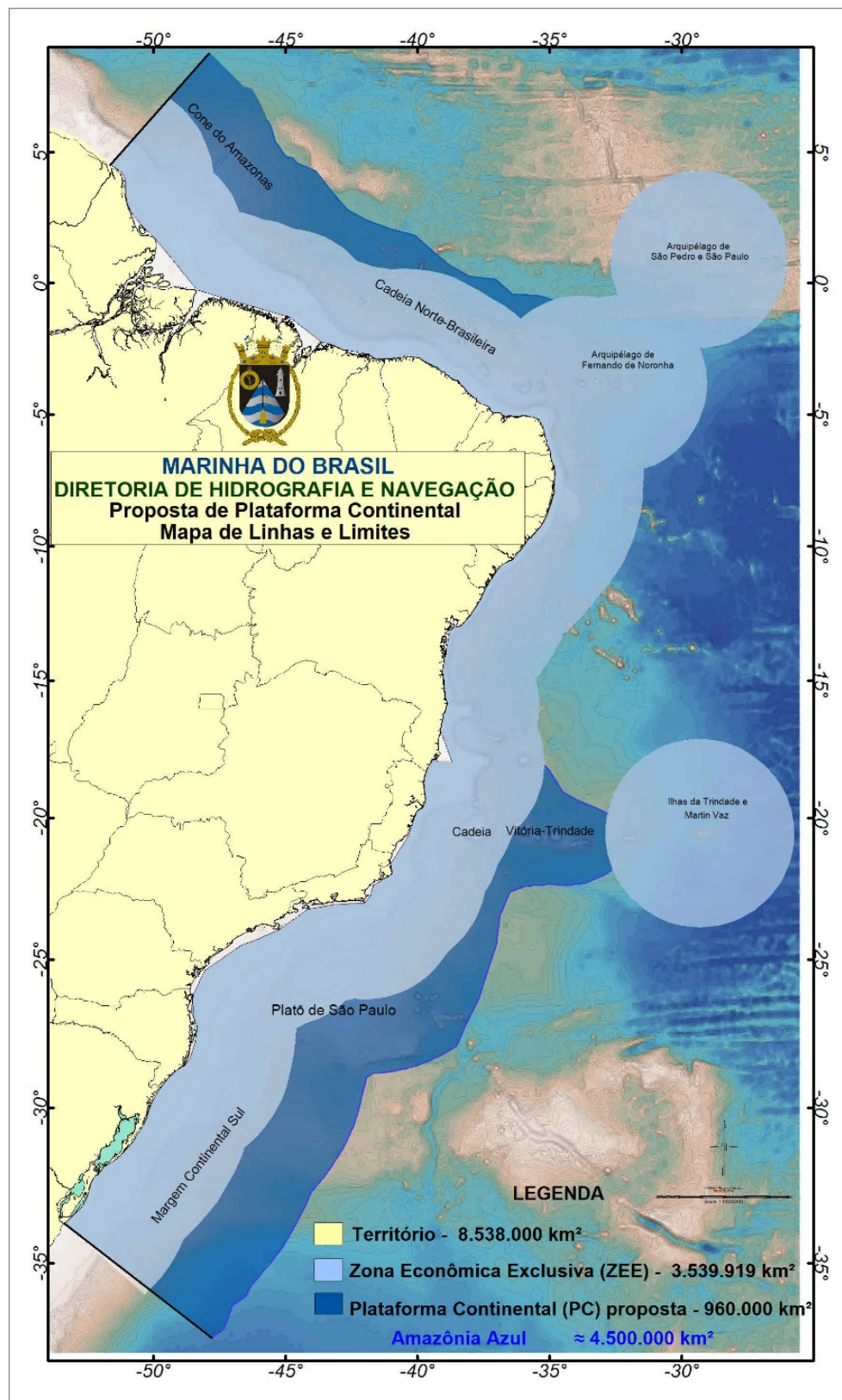
¹⁷³ Segundo o site <http://diariodopresal.wordpress.com/2010/02/01/a-amazonia-azul-o-mar-que-nos-pertence/>, consultado em 19 de Setembro de 2014.

¹⁷⁴ *Idem*.

¹⁷⁵ Cf. Viana *et al.* (2009) (org.).

¹⁷⁶ No caso português, destacaríamos o caso das Ilhas Desertas e das Ilhas Selvagens, no Arquipélago da Madeira, como potencial aplicação destas normas. Voltaremos a este assunto no Capítulo IV.

Figura 17 – Proposta de Plataforma Continental – Mapa de Linhas e Limites



Fonte: <http://www.mar.mil.br/secirm/leplac.html>, consultado em 22 de Setembro de 2014.

Contudo, os EUA apresentaram uma série de críticas quanto à delimitação técnica¹⁷⁷. Estas críticas, eventualmente pertinentes, contudo não receberam qualquer provimento por parte da Comissão, visto que os EUA não alegavam qualquer direito conflituante com o projecto e, sobretudo, sequer faziam parte da CNUDM, visto que não a ratificaram. Assim, estas oposições caíram por ilegitimidade.

A 4 de Abril de 2007, a Comissão apresentou as suas recomendações, que representaram algumas diferenças quanto ao projecto inicial, recusando um total de 190 mil km², nas áreas do Cone do Amazonas, das Cadeias Norte Brasileira e Vitória-Trindade e da Margem Continental Sul¹⁷⁸.

Perante esta solução, o Brasil recusou as sugestões da Comissão, tendo efectuado novas pesquisas e apresentado o novo projecto de extensão em 2008.

Além do próprio projecto, convém, também, salientar o movimento que o Governo Brasileiro criou no âmbito desta tentativa de extensão da plataforma continental. Além dos fortes investimentos tecnológicos e científicos, inerentes à própria conceptualização e preparação do projecto, destaca-se a política de sensibilização da opinião pública para a questão do mar (que culmina com a ideia da “Amazônia Azul” e da difusão deste projecto nas escolas de ensino básico por todo o Brasil¹⁷⁹).

O investimento geral reflecte-se em vários programas, com especial destaque para as seguintes iniciativas: REVIZEE, REVIMAR, LEPLAC, REMPLAC e PROMAR¹⁸⁰. A Política do Mar brasileira, que vai além da mera reivindicação da Plataforma

¹⁷⁷ Através das Cartas enviadas ao Secretariado da Organização das Nações Unidas, a 25 de Agosto e a 25 de Outubro de 2004, disponíveis, respectivamente, nos seguintes *sites*: http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/bra04/clcs_02_2004_lo_usatext.pdf e http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/bra04/clcs_2004_lo_usatext_2.pdf, acedidos em 22 de Setembro de 2014.

¹⁷⁸ *Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission*, CLCS/54, 27 de Abril de 2007, pp. 4 a 6, disponível em http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_documents.htm, acedido em a 22 de Setembro de 2014.

¹⁷⁹ Ver o *site* relativo ao PROMAR: <http://www.mar.mil.br/secirm/promar.html>, acedido em consultado a 22 de Setembro de 2014.

¹⁸⁰ REVIZEE: Avaliação do potencial sustentável de recursos vivos na Zona Económica Exclusiva, REVIMAR: Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha, LEPLAC: Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, REMPLAC: Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira e PROMAR: Programa de Mentalidade Marítima.

Continental, concretiza uma conceptualização da realidade marítima que deveríamos considerar seriamente, ao abranger toda a Cultura do Mar, integrando a sociedade civil nos seus assuntos e ao sensibilizar toda a população para a importância económica e social do Mar para os Estados Costeiros, permitindo, assim, que o Mar possa ser efectivamente explorado de modo sustentável e os seus recursos devidamente aproveitados por todos.

Mas, debrucemo-nos um pouco sobre os programas em apreço, obtendo uma visão geral do seu funcionamento e dos seus objectivos. Em 1994, com a adesão do Brasil à CNDUM, foi criado o Programa REVIZEE – Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Económica Exclusiva, que pretendia, sobretudo, fazer uma avaliação técnico-científica ZEE brasileira e dos seus recursos, processo que durou cerca de dez anos¹⁸¹.

Em geral, os seus resultados permitiram perceber o estado dos recursos piscícolas e calcular o nível de exploração sustentável dos mesmos, tendo sido possível determinar que, em geral, se verifica uma sobrepesca na ZEE brasileira¹⁸². Vários levantamentos foram feitos quanto a inúmeras espécies, com especial destaque para, na plataforma continental, a sardinha-verdadeira (*Sardinella brasiliensis*), os tubarões e para a corvina (*Micropogonias furnieri*), cuja exploração está além dos limites sustentáveis¹⁸³.

Além deste levantamento, o programa também foi aproveitado para estudar os métodos de pesca e os seus efeitos nas espécies presentes no território marítimo, de modo a, exactamente, conseguir perceber o nível de sustentabilidade da captura das espécies marítimas¹⁸⁴.

REVIMAR¹⁸⁵ – Em seguimento do REVIZEE, e tendo o seu objectivo esgotado, foi criado o programa REVIMAR, através da Portaria n.º 233/MB, de 14 de Setembro de 2005, que visa cobrir eventuais lacunas daquele programa e, sobretudo, implementar

¹⁸¹ Site <http://www.mar.mil.br/secirm/revizee-i.html> consultado a 22-09-2014

¹⁸² Cf. Serafim (2007: 30).

¹⁸³ Cf. Serafim (2007: 32).

¹⁸⁴ Cf. Serafim (2007: 32 e ss.).

¹⁸⁵ Ver <http://www.mar.mil.br/secirm/revimar.html> consultado em 22-09-2014.

uma acção permanente de monitoramento dos principais recursos pesqueiros, que permitisse um maior controlo dos mesmos, com vista à sua exploração sustentável.

LEPLAC – Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira¹⁸⁶. Este programa foi criado em directa ligação com a própria ideia de extensão da Plataforma Continental. Já com as regras da Convenção de Montego Bay em mente, o Governo Brasileiro, em 1989, criou este programa com vista a efectuar as pesquisas que permitissem fundamentar, junto da recém-criada Comissão de Extensão, um pedido de extensão da plataforma continental jurídica para além das 200 milhas.

Para este trabalho, este é o programa mais relevante, visto que foi ele que permitiu obter uma série de dados técnicos, capacitando o Brasil, em termos de *know-how* e tecnológicos, e dando ao seu projecto uma dimensão completamente diferente, que em muito pode ter influído para a forma como Portugal fez o seu próprio levantamento, assim como a forma como o seu projecto vai ser avaliado pela Comissão.

REMLAC – Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira¹⁸⁷. Este programa, também inserido na chamada Amazónia Azul, visa, desta vez, avaliar os recursos minerais presentes na plataforma continental jurídica brasileira, criando uma base de dados geológicos, de forma a fazer uma gestão global destes recursos, tendo em conta todas as suas potencialidades.

No fundo, a sua relevância decorre de ser a concretização dos poderes/direitos que o Estado costeiro tem sobre a sua Plataforma Continental, ao poder fazer uso dos seus recursos, desenvolvendo o seu conhecimento técnico – em termos comparatísticos e visando futuras prospecções na plataforma continental portuguesa, os resultados e a metodologia desenvolvida pela Marinha Brasileira podem verificar-se extremamente frutuosas (não podemos deixar de destacar a descoberta de recursos

¹⁸⁶ Consultar <https://www.mar.mil.br/secirm/leplac.html>.

¹⁸⁷ Vide <http://www.mar.mil.br/secirm/remplac.html>.

petrolíferos na zona do “pré-sal”, que permitiram um aumento substancial da produção petrolífera por parte do Brasil)¹⁸⁸.

Além destes programas, outros foram desenvolvidos pelo Estado Brasileiro, sempre tendo por denominador o mar com destaque para o PROMAR¹⁸⁹, que visa, sobretudo, difundir a “cultura do mar”, com acções informativas e de formação em todo o país, nomeadamente junto das escolas do ensino fundamental.

Tal como no caso dos Estados Unidos da América, também procedemos a uma visita ao Brasil e tivemos a oportunidade de entrevistar o Professor Doutor Eduardo Yazigi da Universidade de São Paulo. Para este investigador e docente de uma das mais representativas universidades do mundo latino-americano, a extensão da Plataforma Continental brasileira poderá vir a assumir importância estratégica para a futura afirmação do País. No entanto, o Professor Doutor Eduardo Yazigi manifestou uma elevada preocupação com as capacidades da nação brasileira em conseguir ultrapassar ao actual ciclo de problemas sociopolíticos e prosseguir a sua afirmação nos fóruns internacionais. A título de exemplo, salientou os problemas sentidos e vividos no quadro das elites políticas e empresariais brasileiras. Esta será, sem dúvida, uma questão a acompanhar para o futuro. Por outro lado, este mesmo investigador manifestou confiança no aprofundamento das relações bilaterais entre Portugal e Brasil, sendo que a actividade marítima poderá desempenhar um papel de natural destaque. Parece existir, neste âmbito, margem para ampliar o actual quadro da geoeconomia portuguesa rumo ao Atlântico Sul. Voltaremos a este ponto quando abordarmos o estudo de caso.

Iremos agora, na parte final deste capítulo, proceder a uma breve comparação entre os dois casos analisados, tentando retirar algumas inferências para a realidade portuguesa.

¹⁸⁸ Conferir <http://www.euleionn.com.br/noticias/petroleo/pre-sal-governo-quer-expandir-fronteiras-maritimas> e http://www.dnpm.gov.br/mostra_arquivo.asp?IDBancoArquivoArquivo=5579.

¹⁸⁹ Ver <http://www.mar.mil.br/secirm/promar.html>.

2.4. Comparação entre os dois casos analisados

Da leitura comparada dos dois casos de estudo, parece ser nítido que ambas as nações – Estados Unidos da América e Brasil – apostam na extensão da Plataforma Continental enquanto afirmação de Soberania, no sentido em que irão alargar a área directamente sob a jurisdição/vigilância das forças armadas de cada um dos países.

Por outro lado, no caso dos Estados Unidos da América, existe também a noção de que o seu estatuto de *Potência Global*, poderá ser reforça e, em simultâneo, justificar o pedido de extensão da sua Plataforma. É importante mencionar, conforme foi referido no presente capítulo, que os EUA têm diversos projectos de ampliação da sua Plataforma, o que também traduz a sua natureza geográfica de *País Continente*. É também relevante a preocupação das autoridades norte-americanas com as possibilidades geoeconómicas que poderão ser abertas com a extensão da Plataforma Continental, assumindo neste contexto um relevo particular, a questão da operacionalidade e eficácia das estruturas portuárias.

No caso do Brasil, é importante ter em linha de conta que este País só recentemente tem conseguido afirmar a sua vocação enquanto Nação potencialmente global. Pela sua dimensão territorial, população, recursos naturais e produto interno, o Brasil emerge no presente século como um dos BRIC¹⁹⁰ mais promissores (juntamente, pensamos, com a China). No entanto, contrariamente ao caso dos EUA, este país da América Latina tem ainda um longo caminho a percorrer no que respeita à eficácia da sua máquina administrativa o que poderá representar um entrave ao futuro aproveitamento das possibilidades derivadas de um processo territorial tão amplo e significativo como o da extensão da Plataforma Continental Brasileira.

Para Portugal, e tendo em conta as experiências e as realidades destes dois casos de estudo que seleccionámos, pensamos que questões como a eficiência dos portos/operações portuárias, a segurança na nova área territorial atlântica sob a nossa responsabilidade e a dinamização das redes geoeconómicas com os nossos parceiros

¹⁹⁰ Sigla de Brasil, Rússia, Índia e China. Recentemente começou a juntar-se a este grupo a África do Sul.

do outro lado do Atlântico, e com Estados Africanos Ocidentais (com natural destaque para a República de Angola) devem representar eixos interessantes a ter em linha de conta nas nossas futuras estratégias de aproveitamento e rendibilização da Plataforma Continental Estendida. Neste contexto, salientaríamos e enquanto exemplo paradigmático, a desejável afirmação de Portugal como *Gateway* da Europa (tal como foi mencionado e defendido pelo Professor Doutor Thomas Cioppa da Rutgers University). Voltaremos a este assunto na análise do caso de estudo dedicado à extensão da Plataforma Continental Portuguesa.

2.5. Síntese do Capítulo II

Analisámos, neste capítulo, dois casos, sendo que o Brasil assume um particular interesse neste projecto e a que vimos fazendo referência denominado “Amazónia Azul”.

É de salientar que sendo o Brasil uma potência emergente e dominando uma área tão significativa, em termos marítimos, os seus estudos e decisões podem influenciar, a título de exemplo ou de precedente, a forma como o projecto português será recebido pela Comissão e – mais importante – a forma como Portugal deve/pode gerir a sua nova dimensão marítima.

Constitui, precisamente, o nosso caso de estudo, uma leitura crítica, aprofundada e multifuncional das expectativas, exigências, obrigações, posicionamento, geoestratégico e geopolítico e potencialidades económicas que irão decorrer num processo que agora caminha para o seu *terminus*, a saber a extensão dos limites da Plataforma Continental Portuguesa.

Conforme mencionámos na Introdução, analisaremos a problemática em causa através duma perspectiva aprofundada de questões relacionadas com elementos por nós considerados como vitais para os nossos interesses geopolíticos e geoeconómicos tais como “Maritimidade Portuguesa”, “reforço estratégico”, “necessária articulação transatlântica”, “posicionamento da União Europeia neste contexto” ao papel que se espera e que se deseja para a Marinha Portuguesa e ao Ordenamento Jurídico e

promoção da economia nacional num quadro alargado de defesa dos interesses do País.

No capítulo seguinte, procederemos a uma contextualização das questões associadas ao Mar, iniciando a nossa reflexão por uma breve síntese de enquadramento histórico e jurídico (apresentando, também, e enquanto elemento de referência, algumas disposições comunitárias sobre este assunto) para, na etapa seguinte, procedermos à descrição das nossas capacidades militares (*“hard power”*) disponíveis para o cabal cumprimento do que está estabelecido nos diversos documentos legislativos que têm vindo a ser alvo de referência na presente tese. Assim, o próximo capítulo permitirá o melhor entendimento das dimensões fundamentais da segurança e do exercício de soberania envolvidas no processo de extensão da plataforma continental. Esta reflexão abrirá espaço para o capítulo IV onde estudaremos as implicações geoestratégicas, geoeconómicas e geopolíticas decorrentes do novo “Espaço Atlântico” sob jurisdição portuguesa. Por fim, e no capítulo V, articularemos e completaremos a nossa reflexão através do recurso ao método identificado para teste de hipóteses, e que foi referido na parte introdutória da dissertação, correspondente ao Método *Delphi*.

CAPÍTULO III - PORTUGAL E O MAR - CONTEXTUALIZAÇÃO

*Pera servir-vos, braço às armas feito,
Pera cantar-vos, mente às Musas dada;
Só me falece ser a vós aceito,
De quem virtude deve ser prezada.
Se me isto o Céu concede, e o vosso peito
Dina empresa tomar de ser cantada,
Como a presaga mente vaticina
Olhando a vossa inclinação divina,*

Luis Vaz de Camões

3.1. Nota Histórica

Desde os finais do século XV, com o movimento dos Descobrimentos, que a geografia marítima tem sido um factor permanente e determinante da acção estratégica de Portugal, condicionado pela pouca profundidade do rectângulo territorial continental e pela sua condição quase arquipelágica. Valorizou-o o atributo geoestratégico inerente à condição de plataforma transoceânica, donde a importância do mar, elemento atravessado no destino de Portugal, em termos de factor geográfico incontornável e, simultaneamente, condicionante da estratégia nacional ao longo da sua história.

Mais, esta situação geográfica acabou por influenciar o próprio desenvolvimento económico e cultural português, ao levar o país à exploração de novas terras, a desbravar o mar, para obter crescimento económico e influência política. Com o processo de extensão marítima, Portugal teve acesso a novos territórios, que fez seus, e alterou a circulação comercial, ao tornar obsoletas as rotas terrestres usadas pelos mercadores árabes, tomando, assim, um papel cimeiro junto

das restantes potências europeias, que passaram a depender das mercadorias portuguesas (e espanholas) para abastecer, em especiarias, os seus mercados.

Com o movimento dos Descobrimentos, Portugal inicia, efectivamente, a Globalização¹⁹¹, transformando-se numa potência intercontinental e transoceânica, fazendo a sua riqueza depender fortemente, das colónias, do Império¹⁹². E nem a decadência do Império Português, perante a crescente competição de potências como o Reino Unido e os Países Baixos, levou a que Portugal deixasse de estar dependente das suas rotas marítimas – quer para o escoamento das mercadorias da metrópole para as colónias africanas e para o Brasil, quer para a obtenção de pescado nos mares do norte.

Mas não é apenas pelo factor colonial que o Mar ganha tanta relevância ao longo da sua história. Em termos estratégicos, graças ao seu acesso privilegiado ao Mar, Portugal ganhou uma posição de destaque, quer no controle das forças navais (e mais tarde aéreas), quer pela sua qualidade de “porta de entrada” para a Europa. Este factor reflecte-se em vários momentos da História Europeia: na Época Moderna, com o controle das rotas comerciais marítimas, nomeadamente quanto aos piratas e aos corsos; na Guerra Peninsular, onde Portugal (com a sua costa e com os arquipélagos da Madeira e dos Açores) serviu de base táctica para as tropas britânicas, que acabaram por levar à queda do Império de Napoleão; e até durante a Segunda Guerra Mundial (apesar do estado de neutralidade oficial), onde o Território Marítimo português serviu de base/ponto de escala quer para os submarinos alemães, quer para as forças navais e aéreas das Forças Aliadas (*máxime*, através da base militar norte-americana nas Lajes, na Ilha da Terceira¹⁹³). Potencializador deste papel, é o acesso a produtos novos e/ou raros, desde as especiarias do Oriente ao ouro africano¹⁹⁴.

Assim, é seguro afirmar que desde a conquista de Ceuta em 1415 até, aproximadamente, às décadas de 70 e 80 do século XX, o Mar foi um elemento essencial na definição da política portuguesa, estando, por isso, inserido no seu

¹⁹¹ Sobre o conceito de “Globalização” ver, por exemplo, Anthony Giddens (2000) e Boaventura Sousa Santos (2001).

¹⁹² Cf. Meneses (2007: 193 e ss.).

¹⁹³ Cf. Meneses (2009).

¹⁹⁴ Cf. Oliveira Marques (1977: 225 e ss.).

genoma¹⁹⁵. Por outro lado, pelo papel inovador que teve, ao descobrir novos continentes, até então ignorados pela civilização euroasiática, Portugal levou (em conjunto com Espanha) a uma mudança da imagem do mundo, o que, aliado às suas capacidades tecnológicas e científicas, deram-lhe um papel de destaque no palco internacional, sendo, na prática, o dono desse novo mundo que descobriu, o que, automaticamente, permitiu-lhe monopolizar os recursos económicos e, assim, tornar-se um dos países mais influentes na Europa.

3.2. Enquadramento Legislativo

3.2.1. Legislação da União Europeia

No âmbito da União Europeia, as problemáticas jurídicas relacionadas com o Mar têm levantado várias questões, que levaram à criação de regras próprias, por um lado, e, por outro, à influência das soluções aplicadas no Direito Interno.

Logo nos Artigos 38.º e seguintes do *Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia*¹⁹⁶ (TFUE), vem prevista que a União define e executa uma política comum das pescas, com vista a alcançar uma optimização dos recursos comuns dos Estados-Membros, a sua sustentabilidade e a estabilidade do mercado comum. Também os Artigos 191.º e seguintes vêm prever a intenção de as políticas da União prosseguirem, como objectivos, a preservação da qualidade do ambiente e a utilização prudente dos recursos naturais – abrangendo, assim, os recursos marinhos.

No desenvolvimento da Política Comum das Pescas (PCP), os órgãos da União têm definido inúmeras regras, entre as quais: o Regulamento (CE) (RCE) n.º 1224/2009 do Conselho de 20 de Novembro de 2009¹⁹⁷, que institui o Regime de Controlo Aplicável à PCP; o RCE n.º 2371/2002 do Conselho de 20 de Dezembro de 2002,

¹⁹⁵ Cf. Coelho (2000: 57 e ss.) e Costa (1979).

¹⁹⁶ Cf. Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (2007).

¹⁹⁷ Todos os Regulamentos citados podem ser consultados através do seguinte *website*: <http://eur-lex.europa.eu/pt/index.htm>.

relativo à Conservação e à Exploração Sustentável dos Recursos Haliêuticos no âmbito da Política Comum das Pescas; RCE n.º 1954/2003 do Conselho, de 4 de Novembro, relativo à Gestão do Esforço de Pesca no que Respeita a Determinadas Zonas e Recursos de Pesca Comunitários (que estabelece uma área de 100 milhas passível de restrição por parte de Portugal à volta dos Açores e Madeira – Artigo 5.º); o RCE n.º 1042/2006 da Comissão de 7 de Julho de 2006, que estabelece as competências e regras de inspecção de pesca nas águas comunitárias; o RCE n.º 1005/2008 do Conselho de 29 de Setembro de 2008, que estabelece um regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar a Pesca Ilegal; e o RCE n.º 1006/2008 do Conselho de 29 de Setembro de 2008, relativo às autorizações para as actividades exercidas pelos navios de pesca comunitários fora das águas comunitárias e ao acesso de navios de países terceiros às águas comunitárias.

Comprova-se, assim, a importância dos assuntos do mar – nomeadamente quanto à exploração dos assuntos piscícolas – para a União Europeia e seu desenvolvimento.

3.2.2. Legislação Nacional

No âmbito interno, na área da competência legislativa e regulamentar dos órgãos nacionais, aplicado a todas as relações jurídicas e a todas as pessoas no território nacional, há, também, uma série de regras aplicáveis, que, em conjunto com o normativo comunitário (com aplicação directa), regulam uma pluralidade de questões ligadas ao Mar.

Tal normativo refere-se quer à definição dos espaços marítimos, como ao exercício dos poderes do Estado no seu território marítimo e à regulação da Pesca e da Aquicultura em Portugal.

i. Espaços Marítimos

No ordenamento interno, a Lei n.º 34/2006¹⁹⁸, de 28 de Julho, define qual a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e quais os poderes que o Estado Português exerce nessas áreas e em alto mar.

Este diploma é, em muitos sentidos, uma transposição do regime da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, estatuinto no Artigo 3.º que esta Convenção serve como base para a interpretação do diploma.

Assim as regras fundamentais, acabam por ter o mesmo conteúdo: o limite exterior do mar territorial é de 12 milhas náuticas sobre o ponto mais próximo das linhas de base (Artigo 6.º); o limite exterior da zona contígua é de 24 milhas náuticas de distância da linha de base (Artigo 7.º); o limite exterior da zona económica exclusiva é de 200 milhas náuticas sobre a linha de base (Artigo 8.º); e o limite exterior da plataforma continental é de 200 milhas sobre a linha de base quando o bordo exterior da margem continental não atinja esta distância (Artigo 9.º)

O Artigo 12.º, que estatui a obrigação de aprovar por acto legislativo as coordenadas geográficas referentes aos limites exteriores do mar territorial e das zonas contígua e territorial e da plataforma continental, ainda não foi regulamentado, pelo que continuam aplicáveis os Artigos 3.º, 4.º, 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 119/78, de 1 de Junho, assim como os anexos aprovados por este diploma.

A Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, também efectua a divisão da zona económica exclusiva em três subáreas: a do Continente, a da Madeira e a dos Açores (cf. Artigo 11.º).

ii. Poderes do Estado sobre o Território Marítimo

Quanto a esta matéria, também fortemente dependente do Direito Internacional Público, o direito interno tem várias disposições, como adiante se verificará. Assim, existe:

¹⁹⁸ Todos os diplomas nacionais citados podem ser consultados no site: <http://www.dre.pt>.

iii. Sistema de Autoridade Marítima

Foi instituído um Sistema de Autoridade Marítima (SAM), por força do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro¹⁹⁹.

O SAM é constituído por todos os organismos ou serviços com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais que exerçam poderes de autoridade marítima (Artigo 2.º) – entendendo-se como tal o poder público de exercer, nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, actos do Estado, de procedimento administrativo e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como o exercício de fiscalização e de polícia, com vista ao cumprimento das normas aplicáveis (Artigo 3.º).

O Artigo 7.º elenca as entidades que exercem o poder de autoridade marítima no quadro do SAM: Autoridade marítima nacional, Polícia Marítima, Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública, Polícia Judiciária, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Inspeção-Geral das Pescas, Instituto da Água, Instituto Marítimo-Portuário, Autoridades portuárias, Direcção-Geral da Saúde e a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo.

Para coordenar estas entidades e órgãos, foi criado um Conselho Coordenador Nacional (Artigo 8.º), com uma composição alargada, englobando representantes do Governo e da Administração Indirecta e Autónoma a membros das Forças Armadas e Policiais (Números 1 a 4 do Artigo 8.º).

As atribuições centrais do SAM são, nos termos do Artigo 6.º, a de fazer cumprir a lei no território marítimo sob jurisdição nacional, concretizando-se, nomeadamente, nas seguintes:

- a) Segurança e controlo da navegação;
- b) Preservação e protecção dos recursos naturais;
- c) Preservação e protecção do património cultural subaquático;

¹⁹⁹ Rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 89/2009 de 25 de Novembro.

- d) Preservação e protecção do meio marinho;
- e) Prevenção e combate à poluição;
- f) Assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação;
- g) Fiscalização das actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos;
- h) Salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo;
- i) Protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral;
- j) Protecção da saúde pública;
- k) Prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria;
- l) Prevenção e repressão da imigração clandestina;
- m) Segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável.

Além destas, também vem o Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março, atribuir uma série de competências quanto à segurança marítima e portuária às autoridades portuárias (as administrações dos portos e os institutos portuários).

Quanto à coordenação entre os vários organismos envolvidos, tal situação e respectivos procedimentos vêm regulados no Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro.

iv. Autoridade Marítima Nacional

No seio do SAM foi criada a Autoridade Marítima Nacional (AMN), pelo Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março²⁰⁰ (ver Figura 18).

²⁰⁰ Entretanto alterada pelos seguintes diplomas: Decreto-Lei n.º 2635/2012, de 31 de Outubro e Decreto-Lei n.º 121/2014, de 7 de Agosto.

Autoridade Marítima Nacional: orgânica

(Diploma-quadro do SAM – D/Lei nº 44/2002)

```
graph TD; MDN[MDN] --- AMN[AMN]; CDPM[CDPM] --- AMN; CCAMN[CCAMN] --- AMN; AMN --- DGAM[DGAM]; CG[CG] <--> DGAM; EM[EM] --- CG; CR[CR] <--> DM1[DM]; CL[CL] <--> CP[CP]; CP --- DM2[DM]; DGAM --- ISN[ISN]; DGAM --- DF[DF]; DGAM --- EAM[EAM]; PML[PML] -.-> DGAM; PML --- MAI[MAI]; PML --- MOPTC[MOPTC]; PML --- MADRP[MADRP]; PML --- MAOTDR[MAOTDR]; PML --- R[R]; PML --- EMA[EMA]; PML --- IH[IH]; PML --- MF[MF]; PML --- ME[ME]; PML --- MS[MS]; PML --- Perito[Perito da DGAM];
```

Legenda :

AMN – Autoridade Marítima Nacional CCAMN – Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional CDPM – Comissão do Domínio Público Marítimo CL – Comandos Locais CG – Comando-Geral CP – Capitânias dos Portos CR – Comandos Regionais DF – Direcção de Faróis DGAM – Direcção-Geral da Autoridade Marítima DM – Departamentos Marítimos dm – Delegações Marítimas EAM – Escola da Autoridade Marítima	EM – Estado-maior EMA – Estado-Maior da Armada IH – Instituto Hidrográfico ISN – Instituto de Socorros a Náufragos MAI – Ministério da Administração Interna MADRP – Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e das Pescas MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações MAOTDR – Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional MDN – Ministério da Defesa Nacional ME – Ministério da Economia MF – Ministério das Finanças MS – Ministério da Saúde PML – Plano Mar Limpo
--	---

Neste, a AMN é responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima, na área de jurisdição e no quadro do SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministério da Defesa Nacional (Número 1 do Artigo 2.º).

122

quanto a contra-ordenações e no âmbito do Plano Mar Limpo – e a Comissão do Domínio Público Marítimo (Artigo 6.º) – à qual compete o estudo e a emissão de parecer sobre os assuntos relativos à utilização, manutenção e defesa do domínio público marítimo.

Também a Polícia Marítima é integrada no âmbito, como força policial armada, com competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM, sendo composta por militares da Marinha e agentes militarizados (Artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março), tendo sido criada, com os respectivos estatutos aprovados, com o Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro²⁰¹.

a) Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)

Integra também a AMN a Direcção-Geral da Autoridade Marítima, que consiste num serviço, pertencente ao Ministério da Defesa Nacional, responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades exercidas no âmbito da AMN.

Na sua composição, tem como órgãos centrais:

- O Director-Geral da Autoridade Marítima (Artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março), a quem compete, nomeadamente, dirigir e coordenar os serviços centrais, regionais e locais integrados da DGAM, representar a DGAM, presidir ao Conselho Administrativo e ao Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional;
- O Conselho Administrativo (Artigo 10.º), responsável pela boa utilização dos recursos financeiros e do património da DGAM.

Mas a DGAM tem, igualmente, uma estrutura desconcentrada, com órgãos regionais e locais (Números 2 e 3 do Artigo 8.º), responsáveis pela gestão dos espaços

²⁰¹ Entretanto alterado pelos seguintes diplomas: Decreto-Lei n.º 220/2005, de 23 de Dezembro e Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

marítimos, que se dividem em duas espécies: departamentos marítimos e capitánias dos portos.

Os Departamentos Marítimos (Artigo 11.º) são responsáveis pela coordenação e apoio das acções e serviços das capitánias, existindo cinco pelo território nacional (alíneas b) a f) do Número 2 do Artigo 8.º): a do Norte, a do Centro, a do Sul, a dos Açores e a da Madeira (ver Figura 19).

Figura 19 – Departamentos Marítimos e Capitánias dos Portos



Fonte: <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/Capitanias/Pages/Capitanias1.aspx>.

As Capitánias dos Portos, reguladas pelos Artigos 12.º a 14.º, asseguram, chefiadas pelo Chefe de Porto, nas respectivas áreas de jurisdição, a execução de actividades de fiscalização, policiamento e segurança na navegação, de pessoas e bens, o exercício de funções técnico-administrativas, de registo patrimonial de embarcações, de protecção e conservação do domínio público marítimo e da defesa do património cultural subaquático, da pesca, da aquicultura e das actividades conexas. As Capitánias dos Portos são regidas pelo Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-

Lei n.º 265/72, de 31 de Julho²⁰², que define com mais precisão quais as funções, e o procedimento a tomar no seu devido cumprimento, por parte das Capitanias.

Integram ainda a estrutura da DGAM o Instituto de Socorros a Náufragos, a Direcção de Faróis e a Escola da Autoridade Marítima (Número 4 do Artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 44/2002).

b) Marinha

A Marinha, regulada pela Lei Orgânica da Marinha (LOMAR) – Decreto-Lei n.º 233/2009, de 15 de Setembro, revogado pelo Decreto-Lei n.º 185/2014 de 29 de Dezembro – desempenha três funções principais:

- Defesa Militar (Número 1 do Artigo 275.º, da Constituição da República Portuguesa (CRP); alíneas c) a e) do Número 2 do Artigo 2.º da LOMAR) e Apoio à Política Externa (alíneas a) e b) do Número 2 do Artigo 2.º da LOMAR), enquanto parte das Forças Armadas;

- Segurança e Autoridade do Estado (alíneas a) e b) do Número 3 do Artigo 2.º da LOMAR), tendo um papel crucial no cumprimento da Lei Portuguesa no território marítimo português;

²⁰² Entretanto alterado pelos seguintes diplomas: Portaria n.º 44/73, de 23 de Janeiro; Portaria n.º 172/78, de 30 de Março; Portaria n.º 554/78, de 15 de Setembro; Portaria n.º 607/79, de 22 de Novembro; Portaria n.º 886/81, de 3 de Outubro; Decreto Regulamentar n.º 5/85, de 16 de Janeiro; Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro; Decreto-Lei n.º 278/87, de 7 de Julho; Portaria n.º 811/87, de 26 de Setembro; Decreto-Lei n.º 363/87, de 27 de Novembro; Decreto-Lei n.º 150/88, de 26 de Abril (alterado pelo Decreto-Lei n.º 119/95, de 30 de Maio e o Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho); Decreto-Lei n.º 162/88, de 14 de Maio; Decreto-Lei n.º 284/88, de 12 de Agosto; Decreto-Lei n.º 55/89, de 22 de Fevereiro; Portaria n.º 32/90, de 16 de Janeiro; Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de Agosto (alterado pelo Decreto-Lei n.º 274/93 de 4 de Agosto); Decreto-Lei n.º 237/94, de 19 de Setembro; Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro; Decreto-Lei n.º 26/95, de 8 de Fevereiro; Decreto-Lei n.º 329/95, de 9 de Dezembro (Regulamento da Náutica de Recreio entretanto substituído pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio); Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 220/2005 de 23 de Dezembro e Decreto-Lei n.º 235/2012 de 31 de Outubro); Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de Julho; Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho; Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho; Decreto-Lei n.º 287/98, de 17 de Setembro; Decreto-Lei n.º 208/2000, de 2 de Setembro; Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março; Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de Abril; Decreto-Lei n.º 73/2007, de 27 de Março; Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 de Novembro.

- Desenvolvimento Económico, Científico e Cultural (alínea c) do Número 3 e Número 4 do Artigo 2.º da LOMAR).

c) Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM, I.P.)

O IPTM, I.P., criado pelo Decreto-Lei n.º 146/2007, de 27 de Abril, tem por missão regular, fiscalizar, e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo-portuário e supervisionar a respectiva regulamentação (Artigo 2.º).

Deve fazê-lo através: da assessoria do Governo na definição da política nacional para os portos, transportes marítimos, navegabilidade, segurança marítima e portuária, nomeadamente na elaboração e revisão do Plano Nacional Marítimo-Portuário (alíneas a) e b) do Número 2 do Artigo 2.º); da supervisão e regulação do sector marítimo-portuário (alíneas c) e do Número 2 do Artigo 2.º) e Artigos 16.º e 17.º); gerir, administrar e desenvolver os portos e áreas de domínio público marítimo da sua área de jurisdição (alínea f) do Número 2 e Número 3 do Artigo 2.º) e exercer poderes de autoridade e de cumprimento das normas no âmbito das suas atribuições (alíneas g), h) e i) do Número 2 do Artigo 2.º e Artigo 19.º).

v. Direito Penal e Contra-Ordenacional

Quanto ao quadro jurídico-penal vários pontos se tornam relevantes.

Em primeiro lugar, o Código Penal define na alínea b) do Artigo 4.º, seguindo a lógica do Direito Internacional, que os crimes cometidos a bordo de barcos portugueses são regidos pela lei penal portuguesa.

De seguida, há uma grande relevância, face ao seu factor transnacional, do tráfico de estupefacientes, muitas vezes feitos por via marítima, o que mereceu referência expressa na lei (Números 3 e 4 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 81/95, de 22 de Abril).

No âmbito do SAM há um regime específico de contra-ordenações, regulado pelo Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março²⁰³, que define o regime a aplicar aos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional.

Também há um regime especial, no âmbito da poluição marinha, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro, que define regras especiais quanto aos ilícitos nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

vi. Controlo Marítimo

Ao longo dos últimos anos tem sido desenvolvido o regime²⁰⁴ dos Esquemas de Separação de Tráfego (EST), que se aplica a todos os navios e embarcações nacionais que naveguem em espaços marítimos sob jurisdição de outro país, quando este se considerar incompetente e remeta para o Direito Português.

Já o Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro veio criar o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (SNTCM), que visa garantir as condições indispensáveis ao controlo do tráfego marítimo, com vista a, juntamente com outras entidades, permitir uma maior segurança na navegação.

vii. Jurisdição Marítima

Também é relevante referir que, no âmbito nacional, há um tipo de tribunais, com competência especializada, cuja jurisdição abarca, genericamente, as águas do mar e águas interiores sujeitas à jurisdição das capitania dos portos e delegações marítimas e as zonas portuárias e de estaleiros de construção e de reparação naval, secas, tiradouros, tendais de artes de pesca, seus arraiais e instalações de natureza semelhante.

²⁰³ Entretanto alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 180/2004, de 27 de Julho, e 263/2009, de 28 de Setembro.

²⁰⁴ Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro, e regulamentado pela Portaria n.º 1366/2006, de 5 de Dezembro.

Este tipo de tribunais, adequadamente denominados de Tribunais Marítimos, foi aprovado pela Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro, que definiu, também a sua competência para uma série de matérias cíveis (Artigo 4.º) e contra-ordenacionais (Artigo 5.º)²⁰⁵.

viii. Pesca e Aquicultura

Quanto à exploração económica, há um grande destaque para o sector das Pescas e Aquicultura que, pela sua relevância, tem visto surgir várias normas no âmbito interno, que vêm completar e/ou complementar as normas comunitárias emitidas no âmbito da Política Comum de Pescas.

Em primeiro lugar, encontramos o Decreto-Lei n.º 278/87, de 7 de Julho, cuja versão mais recente foi republicada em anexo ao Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro, que apresenta o quadro legal do exercício da pesca marítima (Artigos 3.º a 10.º) e da cultura de espécies marinhas (Artigos 11.º a 12.º-A), prevendo também um regime de fiscalização e de responsabilidade contra-ordenacional específico para o sector da pesca e da aquicultura marítimas (Artigos 15.º a 32.º).

Já o Decreto Regulamentar n.º 43/87, de 17 de Julho²⁰⁶, vem definir as medidas nacionais de conservação dos recursos vivos aplicáveis ao exercício da pesca em águas sob soberania e jurisdição nacionais e estabelecer as áreas de operação e os respectivos requisitos e características para a actividade desenvolvida, assim como regulamenta o regime de autorização e licenciamento do exercício da pesca, da actividade das embarcações e da utilização das artes de pesca.

Em desenvolvimento deste diploma, surge o elenco das espécies animais através da Portaria n.º 587/2006, de 22 de Junho²⁰⁷, estando previstos os tamanhos

²⁰⁵ Também vem prevista a sua competência no Artigo 90.º da Lei n.º 3/99, de 3 de Janeiro.

²⁰⁶ Alterado pelos seguintes diplomas: Declaração n.º 0/87, de 31 de Agosto; Decreto Regulamentar n.º 3/89, de 28 de Janeiro; Decreto Regulamentar n.º 28/90, de 11 de Setembro; Decreto Regulamentar n.º 30/91, de 04 de Junho; Decreto Regulamentar n.º 39/93, de 16 de Novembro; Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro; Decreto Regulamentar n.º 7/2000, de 30 de Maio; Decreto Regulamentar n.º 15/2007, de 28 de Março.

²⁰⁷ Republicada com a Declaração de Rectificação n.º 52/2006, de 18 de Agosto.

mínimos para espécies de peixes, crustáceos e moluscos na Portaria n.º 27/2001, de 15 de Janeiro²⁰⁸.

Neste contexto, também há uma regulação especial tendo em conta a protecção das espécies marinhas e, sobretudo, a sua sustentabilidade. Assim, com o Decreto-Lei n.º 263/81, de 3 de Setembro, foi aprovado o Regulamento de Protecção dos Mamíferos Marinhos na Zona Costeira e Zona Económica Exclusiva Continental Portuguesa, que proibiu liminarmente a pesca e captura (Artigo 2.º) e a venda (Número 3 do Artigo 3.º) de mamíferos marinhos no território português.

Quanto às técnicas de pesca, a regulamentação legal tem sido prolífera.

A pesca por apanha, cujo regulamento foi aprovado na Portaria n.º 1102-B/2000, de 22 de Novembro, e republicado pela Portaria n.º 1228/2010, de 6 de Dezembro, que prevê o regime de licenciamento, quais as espécies que podem ser capturadas, os utensílios e instrumentos admissíveis. A pesca por apanho, tem, no entanto, um regime especial quanto a determinadas zonas e/ou espécies: o Decreto Legislativo Regional n.º 11/2006/M, de 18 de Abril, que regula a pesca de Lapas na Região Autónoma da Madeira; a Portaria n.º 385/2006, de 19 de Abril, que estabelece o regime jurídico da apanha do Percebes no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina; o Decreto Legislativo Regional n.º 14/1993/A, de 31 de Julho, que aprovou o Regulamento da Apanha de Lapas na Região Autónoma dos Açores.

Quanto à Apanha das Espécies Marinhas Vegetais, esta tem um regulamento estabelecido no Decreto-Lei n.º 504/80, de 20 de Outubro, que define os critérios, as zonas de apanha e licenciamento dos apanhadores de plantas marinhas.

Também a Pesca à Linha vem regulada, na Portaria n.º 1102-C/2000, de 22 de Novembro, que especifica as artes, respectivas modalidades e o licenciamento deste tipo de pesca. Na Região Autónoma do Açores, há um regime próprio, aprovado pela Portaria n.º 43/2009, de 27 de Maio. Também há um regime especial para a pesca do espadarte no Atlântico Norte e no Mediterrâneo e respectivo licenciamento, previsto na Portaria n.º 1466/2007, de 15 de Novembro,

²⁰⁸ Que sofreu a última alteração com a Portaria n.º 82/2011, de 22 de Fevereiro.

Já a Pesca por Arte de Armadilha vem regulada pela Portaria n.º 1102-D/2000, de 22 de Novembro²⁰⁹.

A Pesca por Artes de Arrasto teve o seu Regulamento aprovado pela Portaria n.º 1102-E/2000, de 22 de Novembro²¹⁰, que regula as suas modalidades e respectivo licenciamento. Dentro deste tipo de técnica, destaca-se a pesca por Ganchorra, que vem especialmente regulada no Capítulo II daquele diploma, além de vários diplomas avulsos sobre a limitação da mesma pelo território nacional²¹¹.

Também outros tipos de pesca vêm regulados em diplomas legais, a saber: a Pesca por Arte Envolvente Arrastante²¹², a Pesca por arte de Cerco²¹³, a Pesca por Arte de Emalhar²¹⁴ e a Pesca por Arte de Sacada²¹⁵.

Já a Aquicultura, foi regulada através do Decreto Regulamentar n.º 14/2000, de 21 de Setembro, que definiu os requisitos e condições relativos à instalação e exploração dos estabelecimentos de culturas marinhas e conexos, à atribuição de autorizações e licenças e as condições da sua transmissão e cessação. Já o Decreto Regulamentar n.º 9/2008, de 18 de Março, vem estabelecer um regime especial para a instituição de áreas de produção aquícola em mar aberto.

²⁰⁹ Que sofreu a última alteração com a Portaria n.º 1054/2010, de 14 de Outubro.

²¹⁰ Republicada em anexo à Portaria n.º 769/2006, de 7 de Agosto, tendo sido, entretanto, alterada pelas Portarias n.ºs 1607/2006, de 28 de Setembro, 254/2008, de 7 de Abril, e 189/2011, de 10 de Maio.

²¹¹ Por exemplo, as Portarias n.ºs 629/2009, de 8 de Junho, 775/2009, de 21 de Julho, 1313/2010, de 27 de Dezembro, 171/2011, de 27 de Abril.

²¹² Portaria n.º 1102-F/2000, de 22 de Novembro, entretanto alterada pela Portaria n.º 244/2005, de 8 de Março.

²¹³ Portaria n.º 1102-G/2000, de 22 de Novembro, cuja redacção foi alterada pelas Portarias n.ºs 346/2006, de 2 de Abril, e 397/2007, de 4 de Abril.

²¹⁴ Portaria n.º 1102-H/2000, de 22 de Novembro, alterada pelas Portarias n.ºs 386/2001, de 14 de Abril, 759/2007, de 3 de Julho, 983/2009, de 3 de Setembro, 594/2010, de 29 de Julho.

²¹⁵ Portaria n.º 316/98, de 25 de Fevereiro, alterada pelas Portarias n.ºs 743/98, de 10 de Setembro, e 907/2003, de 28 de Agosto. Quanto ao Regime da Pesca por Rede de Saco com Boca Fixa tipo Chavalar, este foi aprovado pela Portaria n.º 83/2011, de 23 de Fevereiro.

3.3. Alvos de Segurança no Mar

3.3.1. Marinha (e Autoridade Marítima Nacional)²¹⁶

A Marinha é um dos três ramos das Forças Armadas, juntamente com o Exército e a Força Aérea (Artigo 275.º da Constituição da República Portuguesa (CPR)²¹⁷ e Artigo 14.º da Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas (LOBOFA)²¹⁸, constituindo o ramo naval das mesmas, **responsável por conduzir a guerra naval**. A história da Marinha confunde-se com a própria história de Portugal, tanto ao nível dos descobrimentos portugueses, quer mesmo ao nível dos primórdios da nacionalidade. De facto, ainda que o “acto fundador” seja controvertido, devemos ter presente que, *“entre a mítica batalha do Cabo Espichel, em 1180, na qual o lendário D. Fuas Roupinho teria obtido a primeira vitória naval portuguesa sobre os Mouros, e a nomeação do genovês Manuel Pessanha como almirante, por D. Dinis, em 1317, os historiadores inclinam-se mais para a segunda como a data fundadora da Marinha Portuguesa*²¹⁹”.

Considerando a problemática desenvolvida ao longo da tese que aqui trazemos, a relevância em trazer à colação as missões, o dispositivo e os meios da Marinha provém, não apenas do elemento “meramente militar” de **vigilância e defesa do espaço naval de interesse português** (incluindo ainda áreas estuarinas e águas interiores, tais como os espaços lacustres e fluviais) (Artigo 2.º da Lei Orgânica da Marinha²²⁰), mas também do facto de ser incumbência da Marinha *“disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos*

²¹⁶ Muito recentemente, o Decreto n.º 183/2014, de 29 de Dezembro, referente à Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional (LOMDN), veio colocar a Autoridade Marítima Nacional (AMN) sob o controlo directo do Ministério da Defesa Nacional (MDN), nomeadamente no seu Artigo 7.º, passando a Marinha, “meramente”, a *“disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional (AMN)”*, Alínea g) do Número 2 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro, referente à Lei Orgânica da Marinha (LOMAR). Não obstante, tal situação, no nosso entender, não invalida a análise conjunta da AMN e da Marinha no presente subcapítulo.

²¹⁷ Com a actual redacção dada pela Lei Constitucional n.º 1/2005, de 12 de Agosto, referente à sétima revisão constitucional, Artigo 273.º na redacção original de 1976.

²¹⁸ Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de Julho, alterada pela Lei Orgânica n.º 6/2014, de 1 de Setembro.

²¹⁹ Moreira Silva (2014: 17).

²²⁰ Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro.

e serviços da Autoridade Marítima Nacional (AMN)²²¹”, ainda que face às alterações legislativas recentes a **Autoridade Marítima Nacional (AMN)** é agora exercida directamente pelo Ministério da Defesa Nacional (MDN)²²², bem como desenvolve o **Serviço de Busca e Salvamento Marítimo** (Número 3 do Artigo 2.º, Número 4 do Artigo 17.º, Número 2 do Artigo 18.º e Artigo 38.º da LOMAR).

Esta última questão afigura-se como bastante importante, uma vez que o Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM)²²³ é responsável pela segunda maior área de Busca e Salvamento (em inglês, SAR – *Search and Rescue*) a nível mundial, a seguir ao Canadá, aproximadamente 5.800.000 km², uma área cerca de 63 vezes superior à superfície do território nacional.

Face às questões em análise no âmbito do presente trabalho interessa aprofundar, um pouco mais, as funções e tarefas desenvolvidas pela Marinha, nomeadamente no que concerne ao seu enquadramento constitucional e legal²²⁴.

Deste modo, podemos considerar que a Marinha desempenha três funções essenciais:

- Defesa militar e apoio à política externa;
- Segurança e autoridade do Estado;
- Desenvolvimento económico, científico e cultural (cf. Figura 20).

²²¹ Alínea g) do Número 2 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro, referente à LOMAR.

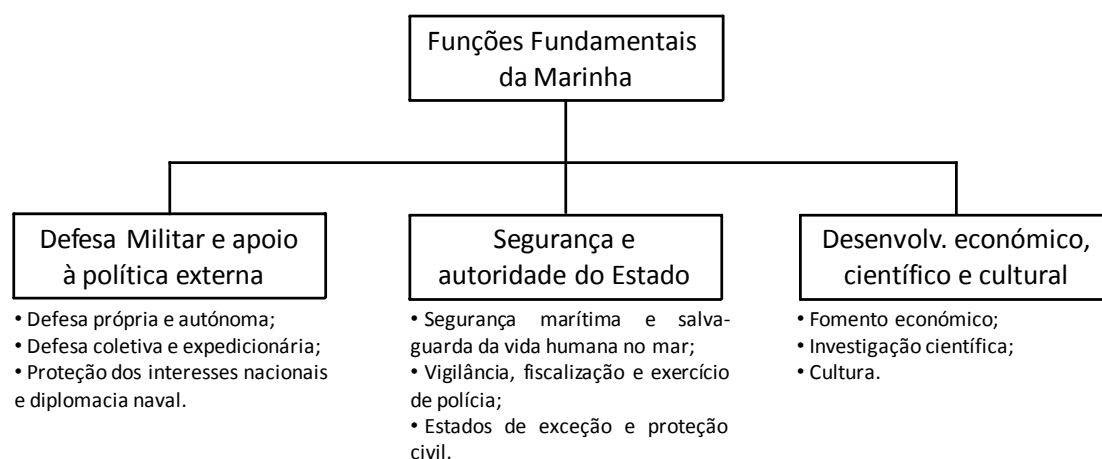
²²² Conforme os Artigos 7.º e 22.º do Decreto n.º 183/2014, de 29 de Dezembro.

²²³ Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de Outubro, o qual alterou o Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro, que criou o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo, e o Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de Setembro, que criou o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo.

²²⁴ Neste sentido, *vide* o resumo disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Funcoes_tarefas_marinha.pdf, texto no qual nos iremos basear, em grande medida.

De salientar que, não obstante, iremos realizar abordagens semelhante nos próximos subcapítulos, referentes à Força Aérea Portuguesa e à Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana, por razões óbvias, o tratamento dado à Marinha neste aspecto será substancialmente maior.

Figura 20 – Funções e tarefas da Marinha



Fonte: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Funcoes_tarefas_marinha.pdf (adaptado)

Passaremos então agora a explanar o enquadramento constitucional e legal para as funções enunciadas, assim como para as tarefas delas decorrentes.

Função 1 – Defesa militar e apoio à política externa

A função de *defesa militar e apoio à política externa* é concretizada por meio das seguintes tarefas: *defesa militar própria e autónoma*; *defesa colectiva e expedicionária*; e *protecção dos interesses nacionais e diplomacia naval*, tarefas essas que iremos agora explorar em mais detalhe.

Tarefa - Defesa militar própria e autónoma

Tal como transparece dos supracitados Artigo 275.º da CRP, Artigo 14.º da LOBOFA e Artigo 2.º da LOMAR, bem como do Artigo 24.º da Lei de Defesa Nacional

(LDN)²²⁵, a defesa militar da Nação é a tarefa fundacional e fundamental das Forças Armadas.

Tarefa – Defesa colectiva e expedicionária

Esta tarefa enquadra-se no âmbito das organizações internacionais às quais Portugal, como Estado Soberano, pertence, nomeadamente ao nível das missões previstas no Número 5 do Artigo 275.º da CRP. De entre estas organizações internacionais destacam-se: a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN ou NATO), a Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE) e, no âmbito da Política Externa da União Europeia, a Política Externa e de Segurança Comum (PESC), através das EUROFORÇAS, nomeadamente aquelas em que Portugal participa (EUROFOR (ao nível de forças terrestres) e EUROMARFOR (ao nível de forças navais)).

Tarefa – Protecção dos interesses nacionais e diplomacia naval

Nesta tarefa podemos encontrar missões de protecção e evacuação de cidadãos nacionais, de diplomacia naval, relações internacionais e a cooperação técnico-militar.

A missão de protecção e evacuação de cidadãos nacionais encontra-se plasmada na LDN, alínea c) do Número 1 do Artigo 24.º, e na LOMAR, alínea b) do Número 2 do Artigo 2.º.

Por sua vez, as missões de diplomacia naval e relações internacionais estão enquadradas na CRP, Número 5 do Artigo 275.º, na LDN, alíneas b) e c) do Número 1

²²⁵ Lei Orgânica n.º 1-B/2009, de 7 de Julho, alterada pela Lei Orgânica n.º 5/2014, de 29 de Agosto.

do Artigo 24.º, na LOBOFA, Número 1 do Artigo 4.º, e na LOMAR, alíneas a) e b) do Número 2 do Artigo 2.º.

Já a cooperação técnico-militar encontra respaldo na CRP, Número 6 do Artigo 275.º, na LDN, alínea d) do Número 1 do Artigo 24.º, na LOBOFA, alínea d) do Número 1 do Artigo 4.º, e na LOMAR, alínea c) do Número 2.º do Artigo 2.º.

Função 2 – Segurança e autoridade do Estado

A função de *segurança e autoridade do Estado* enquadra as tarefas de: *segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar; vigilância, fiscalização e exercício de polícia; e estados de excepção e protecção civil.*

Tarefa – Segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar

Nesta tarefa podemos encontrar, além da supracitada missão de busca e salvamento marítimo, a colocação de sinalização marítima, o combate à poluição oceânica, bem como a execução de actos de Estado no âmbito da segurança da navegação, actividades de repartição marítima e de conservatória de registo patrimonial de embarcações e inscrição de marítimos.

A importante missão de busca e salvamento marítimo decorre de um compromisso assumido internacionalmente por Portugal²²⁶ e encontra-se explicita na LOMAR, na alínea b) do Número 3 do Artigo 2.º, que esta missão esteja cometida à Marinha.

Tal como mencionado anteriormente, o SBSM, que funciona no seio da Marinha, foi inicialmente estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro.

²²⁶ Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de Agosto, que aprova, para adesão, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979.

Neste âmbito devemos ainda destacar a valorosa actuação do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), dependente da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), enquadrado pelo Decreto-Lei n.º 349/85, de 26 de Agosto e alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2001, de 23 de Fevereiro, e pela Lei n.º 44/2004, de 19 de Agosto, alterada pelo Decreto-Lei n.º 100/2005, de 23 de Junho, pelo Decreto-Lei n.º 129/2006, de 7 de Julho e pelo Decreto-Lei n.º 256/2007, de 13 de Julho.

Por sua vez, a sinalização marítima, o combate à poluição nos mares, a execução de actos de Estado relacionados com a segurança da navegação, bem como as actividades de repartição marítima e de conservatória de registo patrimonial de embarcações e a inscrição de marítimos, surgem igualmente como missões da competência da Marinha, exercidas através da Autoridade Marítima Nacional, conforme o Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março.

Tarefa – Vigilância, fiscalização e exercício de polícia

No que concerne ao direito interno, a Marinha executa esta tarefa nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional no âmbito de vários âmbitos de actuação.

De entre os diplomas legais mais relevantes destacam-se: o Decreto-Lei n.º 278/87, de 7 de Julho²²⁷ (alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro), do Decreto-Lei n.º 79/2001, de 5 de Março²²⁸, o Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março²²⁹, o Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março²³⁰, o Decreto-Lei n.º

²²⁷ Que regulamenta o exercício da pesca marítima e o regime contra-ordenacional correspondente e onde aparece disposto que a execução da “fiscalização das actividades de captura, desembarque, cultura e comercialização das espécies marinhas” compete, entre outros, “aos órgãos e serviços do Ministério da Defesa Nacional (...) no âmbito das atribuições que lhes estejam legalmente conferidas relativamente à inspecção, vigilância e controlo” (Número 1 do Artigo 15.º).

²²⁸ Diploma legal que regulamenta o sistema integrado de informação e apoio à vigilância, fiscalização e controlo da actividade da pesca (SIFICAP).

²²⁹ O qual define a organização e as atribuições do sistema da autoridade marítima e cria a autoridade marítima nacional.

45/2002, de 2 de Março²³¹, a Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho²³², o Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro²³³, a Lei n.º 49/2008, de 27 de Agosto²³⁴, a Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto²³⁵, e a supracitada LOMAR, entre outros.

De facto, o desempenho de tarefas de vigilância, fiscalização e exercício de polícia através dos órgãos e serviços da AMN encontra-se exposto nos Artigos 6.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, e na LOMAR. Por sua vez, o Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro, e a Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto vieram regular os órgãos da AMN que exercem funções de segurança, bem como a sua articulação com as demais autoridades de polícia e outras entidades competentes.

Ainda dentro da Marinha, mas sua esfera estritamente militar e fora do âmbito da AMN, a cooperação entre as Forças Armadas e os Serviços de Segurança, encontra-se enquadrada pelo Artigo 35.º da Lei de Segurança Interna, pela alínea e) do Número 1 do Artigo 24.º da LDN, pela alínea e) do Número 1 do Artigo 4.º da LOBOFA, e pela alínea d) do Número 2 do Artigo 2.º da LOMAR.

De salientar que, para além dos âmbitos de actuação previstos no direito interno, a intervenção da Marinha encontra-se igualmente legitimada através dos respectivos instrumentos aplicáveis de direito internacional, nomeadamente no que concerne às tarefas de vigilância, fiscalização e exercício de polícia, não só nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, bem como também em pleno oceano, em águas internacionais.

De entre estes instrumentos destaca-se, desde logo, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a qual legitima o direito de visita dos navios de guerra a navios que se dediquem à pirataria ou ao tráfico de escravos, a navios sem

²³⁰ Que estabelece, no âmbito do sistema da autoridade marítima, as atribuições, a estrutura e a organização da Autoridade Marítima Nacional, cria a Direcção-Geral da Autoridade Marítima e integra a Polícia Marítima na sua estrutura operacional.

²³¹ O qual estabelece o regime das contra-ordenações a aplicar nas áreas sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional.

²³² Onde se determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, bem como as entidades competentes para o exercício da autoridade do Estado Português nessas zonas.

²³³ Diploma que regula a articulação nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional entre autoridades de polícia e demais entidades competentes.

²³⁴ Lei de Organização da Investigação Criminal.

²³⁵ Lei de Segurança Interna

nacionalidade, bem como a navios utilizados para efectuar transmissões não autorizadas, tal como disposto no Número 1 do Artigo 110.º.

Também o Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional e Contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea, através do Artigo 8.º, legitima a actuação dos navios de guerra perante navios de pavilhão estrangeiro suspeitos de transportar migrantes clandestinos, mediante autorização do Estado de bandeira.

Por outro lado, a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas autoriza, através do Artigo 17.º, a abordagem dos navios de guerra a navios de pavilhão estrangeiro, suspeitos de transportar estupefacientes, mas apenas quando autorizados pelo Estado de bandeira.

Tarefa – Estados de excepção e protecção civil

Esta tarefa enquadra a participação dos meios da Marinha nos estados de excepção (estado de sítio e estado de emergência) e nas actividades de protecção civil.

A utilização dos meios da Marinha nos estados de excepção encontra-se prevista no Número 7 do Artigo 275.º da CRP, bem no Número 2 do Artigo 24.º da LDN, no n.º 2 do Artigo 4.º da LOBOFA, e regulada pela Lei n.º 44/86, de 30 de Setembro²³⁶.

Por sua vez, o auxílio dos meios da Marinha à protecção civil encontra respaldo no Número n.º 6 do Artigo 275.º da CRP, na alínea f) do Número 1 do Artigo 24.º da LDN, na alínea f) do Número 1 do Artigo 4.º da LOBOFA e na alínea e) do Número 2 do Artigo 2.º da LOMAR e regulada pela Lei n.º 44/86, de 30 de Setembro.

Por sua vez, o auxílio dos meios da Marinha à protecção civil encontra respaldo no Número 6 do Artigo 275.º da CRP, na alínea f) do Número 1 do Artigo 24.º da LDN,

²³⁶ Referente ao Regime do Estado de Sítio e do Estado de Emergência, alterado pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de Novembro e pela Lei Orgânica n.º 1/2012, de 11 de Maio.

na alínea f) do Número 1 do Artigo 4.º da LOBOFA e na alínea e) do Número 2 do Artigo 2.º da LOMAR.

A Marinha desempenha actividades de protecção civil em dois âmbitos de actuação, o que decorre do facto de a AMN ser, simultaneamente, um agente de protecção civil, tal como consta da alínea d) do Número 1 do Artigo 46.º da Lei n.º 27/2006, de 3 de Junho²³⁷, e da colaboração das Forças Armadas com a Protecção Civil prevista em sede do Capítulo VI deste mesmo diploma legal.

Função 3 – Desenvolvimento económico, científico e cultural

Na função de *desenvolvimento económico, científico e cultural* podemos encontrar como tarefas: o fomento *económico*; a *investigação científica*; e a *cultura*.

Tarefa – Fomento económico

Esta tarefa não tem qualquer enquadramento legal específico, trata-se pois de um contributo implícito que decorre, sobretudo, da produção de segurança no mar, do apoio à logística naval, da formação de recursos humanos, bem como o estabelecimento de parcerias no âmbito de alguns projectos estruturantes para a economia nacional.

²³⁷ Lei de Bases da Protecção Civil, alterada pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de Novembro.

Tarefa – Investigação científica

A tarefa de investigação científica no seio da Marinha decorre, essencialmente, de actividades desenvolvidas na Escola Naval²³⁸ e no Instituto Hidrográfico²³⁹.

Tarefa – Cultura

A actividade cultural da Marinha desenvolve-se domínios tão variados, tais como: a aquariologia, a música, a arquivística, a biblioteconomia, a museologia, a museografia, a astronomia ou a produção e edição literária, e enquadra-se no âmbito do n.º 4 do Artigo 2.º e do Artigo 30.º da LOMAR. Por outro lado, os órgãos de natureza cultural da Marinha respeitam ainda a Lei n.º 47/2004²⁴⁰, de 19 de agosto, e a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro²⁴¹.

Depois do enquadramento constitucional e legal²⁴² das actividades desenvolvidas pela Marinha, estamos em condições de analisar os principais meios materiais ao dispor na mesma, nomeadamente com vista a cumprir as missões e tarefas agora explanadas.

²³⁸ A Escola Naval é um estabelecimento de ensino superior público universitário militar. A investigação científica desenvolvida por esta instituição encontra-se definida nos termos da Lei n.º 46/86, de 14 de Outubro (alterada pela Lei n.º 115/97, de 19 de Setembro, pela Lei n.º 49/2005, de 30 de Agosto e pela Lei n.º 85/2009, de 27 de Agosto), no Decreto-Lei n.º 62/2007, de 10 de Setembro, e no Decreto-Lei n.º 27/2010, de 31 de Março.

²³⁹ O Instituto Hidrográfico está vocacionado para a investigação científica no âmbito das ciências do mar. A actividade científica do Instituto Hidrográfico está prevista na alínea c) do n.º 3 do Artigo 2.º e no Artigo 37.º da LOMAR, bem como do Decreto-Lei n.º 134/91, de 4 de Abril (Lei Orgânica do Instituto Hidrográfico), abrangendo as temáticas dos levantamentos hidrográficos, da cartografia, da segurança da navegação, da oceanografia, da geologia e da química do meio marinho.

O Instituto Hidrográfico é ainda Laboratório de Estado, de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2002, de 21 de Fevereiro, e o organismo responsável pela produção da cartografia hidrográfica oficial nacional, competência atribuída através do n.º 4 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 193/95, de 28 de Julho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 202/2007, de 25 de Maio).

²⁴⁰ Referente à Lei-Quadro dos Museus.

²⁴¹ Lei de Bases da Política e do Regime de Protecção e Valorização do Património Cultural.

²⁴² De referir, uma vez mais, que este resumo do enquadramento constitucional e legislativo das missões e tarefas desenvolvidas pela Marinha foi, em parte, baseado em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Funcoes_tarefas_marinha.pdf.

3.3.2. Meios Materiais da Marinha²⁴³

Fragatas Classe Vasco da Gama²⁴⁴

A Classe Vasco da Gama é constituída por três Fragatas com os seguintes números de amura²⁴⁵, nome e data de entrada ao serviço efectivo (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Identificação das Fragatas da Classe Vasco da Gama

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
F330	NRP ²⁴⁶ Vasco da Gama	1991-01-18
F331	NRP Álvares Cabral	1991-05-24
F332	NRP Corte-Real	1991-11-22

Fonte: <http://www.marinha.pt/PT-PT/MEIOS-OPERACOES/ARMADA/NAVIOS/FRAGATAS/Paginas/Fragatas.aspx>.

Durante as décadas de 60 e 70, as necessidades da Guerra Colonial, associadas ao embargo de armas decretado por alguns países, levaram a que a Marinha

²⁴³ O presente subcapítulo, longe de constituir uma análise exaustiva de todos os meios materiais da Marinha, centrar-se-á naqueles com capacidade de vigiar e defender o espaço naval de interesse nacional, e portanto com uma perspectiva mais “militar”, bem como os adstritos à AMN, e portanto com um carácter mais “policial” e/ou de “protecção civil”.

²⁴⁴ A descrição da história do processo de aquisição e construção, bem como as características técnicas das Fragatas da Classe Vasco da Gama podem ser encontradas, entre outros, nos seguintes sítios da internet:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/fragatas/Paginas/Fragatas.aspx>;

<http://forumarmada.no.sapo.pt/docs/FA-Vgama.html>;

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=1>;

http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Vasco_da_Gama.

²⁴⁵ O número de amura é um código pintado no casco do navio, constituído por letras e números, que identifica o mesmo. A letra, ou conjuntos de letras, permite ainda identificar a tipologia dos navios, no âmbito da NATO existe uma uniformização no uso destes prefixos identificadores da tipologia.

²⁴⁶ Recordamos que NRP – Navio da República Portuguesa é a designação atribuída aos navios militares da Marinha. Os navios não-militares da Marinha, onde se incluem muitas das embarcações utilizadas pela AMN, são designados como UAM – Unidade Auxiliar da Marinha.

Portuguesa fosse, no universo da NATO, uma das poucas marinhas sem navios combatentes capazes de usar mísseis.

No pós-25 de Abril, a Marinha Portuguesa surgia com sete fragatas (três da Classe Pereira da Silva²⁴⁷, de origem norte-americana mas fabricadas em Portugal, e quatro da Classe João Belo²⁴⁸, de origem francesa) que apresentavam pouco valor combatente, nomeadamente ao nível de guerra de superfície (ASuW - *Anti-surface warfare*) e antiaérea (AAW - *Anti-Air warfare*); ao nível anti-submarino (ASW – *Anti-submarine Warfare*) surgiam como meios mais capazes.

Ainda que desde logo na década de 70 se tivessem iniciado estudos técnicos com vista à modernização e/ou substituição destes meios navais de superfície, a conjuntura política e financeira do Estado português levou a que apenas no final da década de 80 estivessem reunidas as condições propícias para a concretização desse desiderato, culminando na modernização parcial da Classe João Belo, nomeadamente ao nível da guerra anti-submarina, e na aquisição na nova Classe Vasco da Gama.

As Fragatas Classe Vasco da Gama utilizam o conceito MEKO (*MEhrzweck KOmbination*), ou “combinação multifuncional”, que se reflecte na construção de um casco-padrão modular, onde o armamento e os diferentes sensores e equipamentos são instalados em contentores, com dimensões padronizadas, que facilitam o encaixe no casco do navio. Pelo que, qualquer reparação ou modernização no navio tem menores custos financeiros e prazos de execução, uma vez que não requer alterações físicas na estrutura do navio.

O contrato para a aquisição destes meios navais entre o Governo Português e o consórcio alemão *Blohm & Voss, Ferrostaal, HDW e Thyssen Rheinstal Technik*, assinado em 25 de Julho de 1986, beneficiou ainda da ajuda financeira e/ou da cedência de equipamentos militares por parte de alguns países parceiros da NATO

²⁴⁷ Para uma descrição mais detalhada desta classe de navios ver, entre outros, os seguintes sítios da internet:

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/nav.aspx?nn=8>;

https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Almirante_Pereira_da_Silva.

²⁴⁸ Para uma análise das capacidades técnicas e do processo de aquisição destes meios navais *vide*, por exemplo: <http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/fragatas-classe-joao-belo-tipo-de-navio.html>;

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=2> ou

https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Jo%C3%A3o_Belo.

(nomeadamente a Alemanha, os Estados Unidos, o Canadá, a França, os Países Baixos, a Noruega, o Reino Unido e o Luxemburgo), que cobriram cerca de 60% do valor total do contrato.

Estas fragatas destacaram-se por serem os primeiros meios da Marinha capazes de lançar mísseis e de embarcar helicópteros orgânicos²⁴⁹.

Como principais meios de combate destacam-se um canhão de 100mm *Creusot-Loire Mod. 1968 CADAM*²⁵⁰, semelhante aos já utilizados nas Fragatas Classe João Belo e nas Corvetas Classe Baptista da Silva, mas mais moderno e com maior cadência de tiro; um sistema de canhão antiaéreo/antimíssil de seis canos rotativos de 20mm *Phalanx Mk15 Block 1*²⁵¹, entretanto modernizado para o padrão *Block 1B*, do tipo *Close-in Weapon System* (CIWS); um lançador óctuplo de mísseis antiaéreos (também com alguma capacidade de superfície) *Sea Sparrow*²⁵²; dois lançadores quádruplos de mísseis anti-superfície *Harpoon*²⁵³; e dois lançadores triplos de torpedos *Mk. 46*²⁵⁴.

As Fragatas da Classe Vasco da Gama possuem ainda um hangar orgânico com capacidade para dois helicópteros *Westland Super Lynx Mk. 95*²⁵⁵, ainda que normalmente, por questões de disponibilidade material e financeiras, apenas levem um.

²⁴⁹ Permitindo fazer “renascer” a Aviação Naval, extinta e integrada na Força Aérea Portuguesa aquando da criação deste ramo das Forças Armadas em 1952, nomeadamente através da criação da Esquadrilha de Helicópteros da Marinha Portuguesa e da aquisição de cinco helicópteros *Westland Super Lynx Mk.95*, de origem britânica.

²⁵⁰ Vide <http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?nn=4>;

https://en.wikipedia.org/wiki/French_100_mm_naval_gun; entre outros.

²⁵¹ Consultar, entre outros: <http://www.raytheon.com/capabilities/products/phalanx/>;

<http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?nn=2>; https://en.wikipedia.org/wiki/Phalanx_CIWS.

²⁵² Cujas características podem ser vistas nos seguintes sítios da internet: <http://fas.org/man/dod-101/sys/missile/rim-7.htm>;

<http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=23>;

https://en.wikipedia.org/wiki/RIM-7_Sea_Sparrow.

²⁵³ Quanto às capacidades e características deste míssil ver: <http://www.boeing.com/boeing/defense-space/missiles/harpoon/harpoonspec.page>;

<http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=1>;

https://en.wikipedia.org/wiki/Harpoon_%28missile%29.

²⁵⁴ Sobre este torpedo sugere-se a leitura dos seguintes sítios da internet: <http://fas.org/man/dod-101/sys/ship/weaps/mk-46.htm>;

<http://www.seaforces.org/wpnsys/SURFACE/Mk-46-torpedo.htm>;

https://en.wikipedia.org/wiki/Mark_46_torpedo.

²⁵⁵ Os helicópteros *Westland Super Lynx Mk. 95* da Marinha serão analisados com mais detalhe no presente subcapítulo.

Até à entrada em serviço das Fragatas da Classe Bartolomeu Dias e dos Submarinos da Classe Tridente, as Fragatas da Classe Vasco da Gama foram os meios de combate da Marinha Portuguesa mais modernos e capazes, participando em numerosas operações da NATO e outras de interesse nacional, com especial destaque para a *Operação Crocodilo*, realizada na Guiné-Bissau entre Junho/Julho de 1998, com vista à evacuação de cidadãos portugueses e outros nacionais no âmbito do conflito armado que decorria nesse país²⁵⁶.

Considerando que estes meios servem há mais de 20 anos na *Briosa*, torna-se imperioso realizar uma modernização de “meio da vida” (*midlife upgrade* – MLU), nomeadamente ao nível dos sensores (radares e sonares), mas também ao nível da defesa antiaéreo/antimíssil, por exemplo, com a substituição do atual lançador óctuplo de mísseis *Sea Sparrow*, por um sistema de lançamento vertical, semelhante ao já utilizado na Classe Bartolomeu Dias, e à modernização destes mísseis para o padrão ESSM – *Evolved Sea Sparrow Missile*²⁵⁷.

Face à recente revisão da Lei de Programação Militar (LPM)²⁵⁸, as Fragatas da Classe Vasco da Gama deverão sofrer algumas modernizações, ainda que não tão profundas como as da Classe Bartolomeu Dias, passando a assumir preferencialmente missões secundárias e de menor intensidade. As modernizações incidirão essencialmente sobre os sistemas de comunicações e electro-ópticos, os radares e o sistema de comando de controlo, uma vez que a nível do armamento prevê-se apenas a actualização do CIWS *Phalanx* para o padrão *Block 1B Baseline 2* e a remotorização dos mísseis *Sea-Sparrow*, não se contemplando pois a sua modernização para o padrão ESSM²⁵⁹.

²⁵⁶ Para uma síntese da *Operação Crocodilo* e dos meios militares portugueses envolvidos ver, a título de exemplo, http://militar08.no.sapo.pt/operacao_crocodilo.htm.

²⁵⁷ Mais informações sobre este sistema de míssil:
<http://www.raytheon.com/capabilities/products/essm/>;
<http://www.seaforces.org/wpnsys/SURFACE/RIM-162-Evolved-Sea-Sparrow-Missile.htm>;
https://en.wikipedia.org/wiki/RIM-162_ESSM.

²⁵⁸ Tal como mencionado, a Lei de Programação Militar acabou por ser alterada, tendo sido publicado o novo regime através da Lei Orgânica n.º 7/2015, de 18 de Maio.

²⁵⁹ Consultar: <http://www.militaryaerospace.com/news/2015/03/03/portugal-takes-twin-track-approach-to-frigate-upgrades-br-br-1.html>.

*Fragatas Classe Bartolomeu Dias*²⁶⁰

A Classe Bartolomeu Dias é constituída por duas Fragatas com os seguintes números de amura, nome e data de entrada ao serviço efectivo (ver Quadro 2).

Quadro 2 – Identificação das Fragatas da Classe Bartolomeu Dias

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo ²⁶¹
F333	NRP Bartolomeu Dias	2009-01-16
F334	NRP D. Francisco de Almeida	2010-01-15

Fonte: <http://www.marinha.pt/PT-PT/MEIOS-OPERACOES/ARMADA/NAVIOS/FRAGATAS/Paginas/Fragatas.aspx>.

As Fragatas da Classe Bartolomeu Dias foram adquiridas à *Koninklijke Marine* (Real Marinha Neerlandesa), que as utilizava desde 1994²⁶², por um valor a rondar os 240 milhões de euros; entraram ao serviço em 2009 e vieram substituir as duas vetustas Fragatas da Classe João Belo²⁶³ (NRP Comandante João Belo (F480) e NRP Comandante Sacadura Cabral (F483)) que ainda se encontravam ao serviço da Marinha Portuguesa e que foram, entretanto, vendidas à *Armada Nacional de Uruguay*.

²⁶⁰ Para um resumo do processo de aquisição e das características técnicas das Fragatas da Classe Bartolomeu Dias *vide*, entre outros, os seguintes sítios:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/fragatas/Paginas/Fragatas.aspx>;

<http://barcoavista.blogspot.pt/2011/01/fragatas-da-classe-bartolomeu-dias.html>;

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=49>;

http://en.wikipedia.org/wiki/Karel_Doorman-class_frigate.

²⁶¹ De salientar que as datas aqui apresentadas referem-se à entrada ao serviço efectivo na Marinha Portuguesa, uma vez que estes navios haviam já servido anteriormente na *Koninklijke Marine*, de 1994 a 2009.

²⁶² Trata-se das antigas HNLMS Van Nes (F833) e HNLMS Van Galen (F834) da Classe Karel Doorman (também conhecida como Classe M (*Multi-purpose*)). De uma classe original de oito navios, dois mantêm-se ao serviço da Holanda, outros dois são operados pela Bélgica, dois encontram-se ao serviço de Portugal e os outros dois navegam sobre pavilhão chileno.

²⁶³ Sobre as Fragatas da Classe João Belo, *vide*:

<http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/fragatas-classe-joao-belo-tipo-de-navio.html>;

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/nav.aspx?nn=2>;

http://en.wikipedia.org/wiki/Jo%C3%A3o_Belo-class_frigate;

http://en.wikipedia.org/wiki/Commandant_Rivi%C3%A8re-class_frigate.

As Fragatas da Classe Bartolomeu Dias, de construção holandesa, vieram substituir as duas Fragatas remanescentes da Classe João Belo, de construção francesa, com óbvias vantagens. De facto, tratava-se de dois meios navais que tinham entrado ao serviço da Armada em 1 de Julho de 1967 e em 26 de Julho de 1969, respectivamente, e que foram adquiridos no contexto da Guerra Colonial surgindo um pouco na lógica dos antigos avisos coloniais²⁶⁴, com a capacidade de ASuW e AAW limitada à utilização de canhões. Mesmo a modernização realizada entre 1987 e 1989 incidiu apenas na capacidade ASW, com a instalação de sonares e de lançadores de torpedos semelhantes aos da Classe Vasco da Gama, bem como ao nível da defesa contra ataques de torpedos e da guerra electrónica. Tratava-se pois de navios totalmente obsoletos para operar no âmbito da NATO ou em qualquer conflito de alta intensidade.

Durante os XV (2002-2004) e XVI (2004-2005) Governos Constitucionais chegou a ser fortemente equacionada a cedência gratuita de duas Fragatas norte-americanas da Classe Oliver Hazard Perry, anteriormente operadas pela *United States Navy*, como substitutas da Fragatas da Classe João Belo. As duas fragatas, a USS²⁶⁵ George Philip (FFG²⁶⁶-12) e a USS Sides (FFG-14), tinham entrado ao serviço da *US Navy* em 10 de Outubro de 1980 e em 30 de Maio de 1981, respectivamente, e encontram-se docadas desde 2004, aguardando a cedência a outra marinha ou o seu desmantelamento. Apesar da transferência gratuita por parte dos Estados Unidos, Portugal teria de investir cerca de 80 milhões de euros na sua modernização, a realizar previsivelmente em estaleiros norte-americanos ou espanhóis²⁶⁷. Malgrado essa possível modernização seria expectável que as mesmas mantivessem alguns problemas de raiz de difícil resolução. Entre os principais problemas encontra-se o sistema lançador de mísseis

²⁶⁴ A título de exemplo ver: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Aviso>.

²⁶⁵ USS – *United States Ship*.

²⁶⁶ FFG – *Guided Missile Frigate*.

²⁶⁷ Considerando que a *Armada Española* opera navios semelhante da Classe Santa Maria construídos em Ferrol, na Galiza. Ver: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buques_superficie/prefLang_es/04_Fragatas-F100-F80--02_fragata-clase-santa-maria-f-80; https://es.wikipedia.org/wiki/Clase_Santa_Mar%C3%ADDa.

*Mk. 13*²⁶⁸, que permite utilizar tantos os mísseis *AAW SM-1*²⁶⁹, como os mísseis *ASuW Harpoon*, sistema esse que se encontra em descontinuidade tanto pelo fabricante, como pela *US Navy*, o que acarretaria problemas de manutenção a médio prazo. O facto de se utilizar dois tipos de míssil no mesmo sistema lançador também limita a sequência temporal de disparo dos mesmos, nomeadamente comparando com os vários tipos de lançadores múltiplos existentes. Por fim, o míssil *AAW SM-1*, apesar de ter um alcance superior tanto ao *Sea Sparrow* como à sua modernização *ESSM*, encontra-se igualmente em descontinuidade, o que a prazo teria consequências a nível da manutenção e substituição dos mísseis. A substituição do sistema lançador *Mk. 13*, por outros sistemas de lançamento múltiplos, além do custo financeiro associado, poderia implicaria alterações ao nível da estrutura e da estabilidade do navio potencialmente deterioradoras da sua capacidade navegante.

As Fragatas da Classe Bartolomeu Dias, em termos de armamento, possuem um canhão de 76mm *OTO Melara Compact Mk. 100*²⁷⁰; um sistema de canhão antiaéreo/antimíssil de sete canos rotativos de 30mm *SGE-30 Goalkeeper*²⁷¹ do tipo CIWS; dois lançadores verticais óctuplos de mísseis antiaéreos *Sea Sparrow*; dois lançadores quádruplos de mísseis anti-superfície *Harpoon*; e dois lançadores triplos de torpedos *Mk. 46*.

As Fragatas da Classe Bartolomeu Dias possuem igualmente um hangar orgânico com capacidade para um helicóptero *Westland Super Lynx Mk. 95*, no caso da Marinha Portuguesa, ou um helicóptero *NHIndustries NH90 NHF*²⁷², no caso das

²⁶⁸ Sobre este sistema lançador *vide* os seguintes enlases da *internet*:
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/LAN.aspx?nn=6>; http://en.wikipedia.org/wiki/Mk_13_missile_launcher.

²⁶⁹ Para uma descrição das características técnicas deste tipo de míssil ver:
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=113>; http://en.wikipedia.org/wiki/RIM-66_Standard.

²⁷⁰ Sobre as características deste sistema de armas ver, entre outros:
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?NN=48>;
http://en.wikipedia.org/wiki/OTO_Melara_76_mm.

²⁷¹ A descrição técnica desta arma pode ser encontrada em:
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?NN=49>;
http://en.wikipedia.org/wiki/Goalkeeper_CIWS.

²⁷² *NFH - NATO Frigate Helicopter*. Ver também: <http://www.agustawestland.com/product/nh90-0>;
http://en.wikipedia.org/wiki/NHIndustries_NH90.

Marinhas Holandesa e Belga, ou um helicóptero *Eurocopter AS332 Super Puma*²⁷³, no caso chileno.

Ainda que ligeiramente mais modernas, cerca de quatro anos, em relação às Fragatas Classe Vasco da Gama, as Fragatas da Classe Bartolomeu Dias são da mesma geração, o que poderá ser problemático quando for necessário substituir as duas classes no mesmo espaço de tempo. Em termos de capacidades, trata-se de duas classes de navios bastante equivalentes, destacando-se a Classe Bartolomeu Dias com alguma vantagem ao nível da defesa aérea, uma vez que possui radares com maior alcance, o dobro da capacidade em termos de mísseis *Sea Sparrow* (dezasseis na Classe Bartolomeu Dias por oposição a oito na Classe Vasco da Gama) e utiliza lançadores verticais.

Não obstante os navios de ambas as classes serem fragatas multiusos, o que, se por um lado implica uma polivalência de capacidades e de utilizações, por outro lado revela que as mesmas não são particularmente especializadas em qualquer tipo de missão. Neste sentido, devemos ter em consideração que a actual doutrina das principais marinhas da NATO privilegia a utilização de Fragatas de Defesa Aérea, dotadas de radares mais potentes e que permitam, entre outros aspectos, o controlo simultâneo de vários mísseis antiaéreos e antimíssil e com alcances efectivos na área das centenas de quilómetros²⁷⁴.

No âmbito da recente aprovação da revisão da LPM prevê-se que as Fragatas da Classe Bartolomeu Dias possam registar alterações e modernizações significativas, no sentido de se tornarem os principais meios de superfície de combate da Armada e com uma maior operacionalidade e capacidade de actuação no âmbito da Aliança Atlântica. Prevê-se então a modernização dos sistemas de comunicações e electro-ópticos, bem como do sistema CIWS *Goalkeeper*, a substituição dos mísseis *Sea Sparrow* pela versão ESSM, um novo sistema de Guerra Electrónica, a modernização

²⁷³ Sobre este tipo de helicóptero ver, entre outros sítios da *internet*: http://en.wikipedia.org/wiki/Eurocopter_AS332_Super_Puma; <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/AER.aspx?NN=160>.

²⁷⁴ Neste âmbito destaca-se o sistema de combate AEGIS: <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/systems/aegis.htm>; http://en.wikipedia.org/wiki/Aegis_Combat_System.

dos torpedos *Mk. 46* para a versão *Mk. 54* e a substituição do sistema de comando e controlo²⁷⁵.

*Submarinos Classe Tridente*²⁷⁶

A Classe Tridente é constituída por dois Submarinos com os seguintes números de amura, nome e data de entrada ao serviço efectivo (ver Quadro 3).

Quadro 3 – Identificação dos Submarinos da Classe Tridente

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
S160	NRP Tridente	2010-06-17
S161	NRP Arpão	2010-12-22

Fonte: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/submarinos/Paginas/Submarinos.aspx>.

Os submarinos da Classe Tridente vieram substituir os da anterior Classe Albacora, que se encontravam em serviço desde 1967. De facto, malgrado toda a polémica de âmbito político e do foro criminal que tem vindo a assombrar os processos de aquisição e de operação destes navios, assuntos que extravasam o âmbito da presente dissertação e sobre os quais não nos iremos debruçar, a decisão de proceder à substituição da Classe Albacora foi tomada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 14/98, de 30 de Janeiro. Após várias vicissitudes que actualmente ainda merecem referência em fóruns jornalísticos, políticos e judiciais, em

²⁷⁵ Conferir: <http://www.militaryaerospace.com/news/2015/03/03/portugal-takes-twin-track-approach-to-frigate-upgrades-br-br-1.html>.

²⁷⁶ Descrições mais completas e detalhadas desta classe de navios podem ser encontradas nos seguintes sítios: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/submarinos/Paginas/Submarinos.aspx>; <http://barcoavista.blogspot.pt/2010/01/submarinos-da-classe-tridente.html>; <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/nav.aspx?nn=28>; http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Tridente; entre outros.

21 de Abril de 2004 foi assinado o contrato de aquisição e construção de dois submarinos entre o Estado Português e o consórcio vencedor do concurso público internacional, o *German Submarine Consortium*²⁷⁷.

A Classe Tridente, ainda que inicialmente referida como modelo U209PN, trata-se na realidade de uma versão especialmente construída para a Marinha Portuguesa, o modelo U214, tendo portanto pouco a ver com os modelos mais antigos da série U209. De facto, este novo modelo U214 resulta da adaptação dos sistemas electrónicos e de navegação do modelo U212, com as características hidrodinâmicas do modelo U209. Não esquecer que o modelo U212 foi especialmente desenhado para a Marinha Alemã, que opera essencialmente no Báltico e no Mar do Norte.

Um dos principais avanços tecnológico da Classe Tridente consiste no sistema de propulsão independente (AIP – *air independent propulsion*²⁷⁸) por células de combustível que permite manter os motores *Diesel* em funcionamento quando submerso, aumentando consideravelmente o raio de acção e a autonomia dos navios, bem como a sua furtividade, evitando que os mesmos tenham de emergir para permitir a combustão associada aos motores *Diesel*.

Em termos de armamento, a Classe Tridente utiliza torpedos filoguiados *IF-21 Blackshark*²⁷⁹, minas *MN 102 MURENA*²⁸⁰ e, pela primeira vez numa classe de submarinos na Marinha Portuguesa, mísseis anti-superfície *Sub-Harpoon*²⁸¹. Estes navios encontram-se ainda preparados, na gíria “*fitted for but not fitted with*”, para receber mísseis antiaéreos, se tal for considerado necessário.

²⁷⁷ Composto pela empresas alemãs: *Deutsche Werft AG*, *Thyssen Nordseewerk GmbH* e *MAN Ferrostaal*.

²⁷⁸ Sobre as características técnicas deste sistema de propulsão, *vide*, entre outros: http://www.navy.mil/navydata/cno/n87/usw/issue_13/propulsion.htm, <https://www.thyssenkrupp-marinesystems.com/en/hdw-fuel-cell-aip-system.html>.

²⁷⁹ Breve descrições das características deste sistema de armas podem ser vistas em: www.finmeccanica.com/en/-/black-shark, http://en.wikipedia.org/wiki/Black_Shark_torpedo.

²⁸⁰ *Vide*: http://www.aiad.it/aiad_res/cms/documents/Murena.pdf.

²⁸¹ No caso português, em vez da aquisição directa de novos mísseis *Sub-Harpoon*, optou-se pela transformação/modernização de alguns mísseis *Harpoon* “convencionais” já anteriormente adquiridos e utilizados nas fragatas das Classes Vasco da Gama e Bartolomeu Dias.

Do ponto de vista da estratégia puramente militar, face às supracitadas furtividade, raio de acção e autonomia, bem como pela letalidade dos sistemas de armas empregues, os dois submarinos da Classe Tridente surgem como um dos meios mais eficazes ao dispor das Forças Armadas Portuguesas, nomeadamente no sentido de garantir a soberania nacional e o controlo da navegação entre o “triângulo” formado por Portugal Continental e os Arquipélagos dos Açores e da Madeira.

No âmbito de outras missões de interesse público, a furtividade própria destes meios surge como uma importante mais-valia no sentido de vigiar e obter meios de prova acerca de quaisquer actividades ilícitas desenvolvidas nas nossas águas. Contudo, face ao elevado custo-hora de operação destes meios, compreende-se que esta será sempre uma missão secundária e relativamente esporádica. Por outro lado, em termos de polivalência, nomeadamente em termos de transporte de pessoal ou de cargas, perdem bastante em comparação com os navios de superfície, por exemplo, as Fragatas.

*Corvetas Classe João Coutinho*²⁸²

A Classe João Coutinho é, actualmente²⁸³, constituída por duas Corvetas com os seguintes números de amura, nome e data de entrada ao serviço efectivo (ver Quadro 4).

²⁸² Sobre a história e características desta classe de navios, em outros, consultar: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/corvetas/Paginas/Corvetas.aspx>, <http://barcoavista.blogspot.pt/2009/11/corvetas-da-classe-joao-coutinho.html>, <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/nav.aspx?nn=7>, https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Jo%C3%A3o_Coutinho.

²⁸³ Esta Classe era originalmente constituída por seis navios. Face à vetustez e obsolescência dos mesmos, bem como à dificuldade de adaptação destes aos cenários e missões mais recentes, os diferentes navios têm sido abatidos ao serviço activo, entre os quais o NRP João Coutinho (F475) que dá nome à presente Classe.

Quadro 4 – Identificação das Corvetas da Classe João Coutinho

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
F471	NRP António Enes	1971-06-18
F476	NRP Jacinto Cândido	1970-06-16

Fonte: <http://www.marinha.pt/PT-PT/MEIOS-OPERACOES/ARMADA/NAVIOS/CORVETAS/Paginas/Corvetas.aspx>.

Apesar de os seis navios que constituíam a Classe João Coutinho terem sido construídos em estaleiros alemães e espanhóis, o projecto foi desenvolvido originalmente pela Marinha Portuguesa, sob a orientação do Contra-Almirante Eng.º Naval Rogério d'Oliveira em colaboração com o estaleiro *Blohm & Voss* de Hamburgo. A qualidade e a polivalência do projecto deram origem a outros tipos/classes de navios adoptadas por marinhas estrangeiras, mas também à Classe Baptista de Andrade em Portugal. A Classe João Coutinho foi construída no contexto da Guerra Colonial pelo que o seu armamento encontra-se limitado a canhões, um reparo duplo de 76mm *US Mk. 33*²⁸⁴ e um reparo duplo de 40mm *Bofors L/60*²⁸⁵, e duas calhas lança-minas de profundidade, uma vez que o nível de ameaça colocado pela esmagadora maioria das marinhas africanas era muito baixo ou inexistente. Após o 25 de Abril conclui-se que estes navios tinham muito pouco valor militar no contexto da Guerra Fria e da NATO e foram relegados para missões de patrulha marítima, tendo-lhes sido retirado parte do equipamento e armamento (sonares, radares directores de tiro e calhas lança-minas). Actualmente mantêm-se ao serviço dois navios à espera de ser substituídos, eventualmente, por novos Navios de Patrulha Oceânica (NPO) da Classe Viana do Castelo.

²⁸⁴ <http://www.seaforces.org/wpnsys/SURFACE/Mk-33-gun.htm>,
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?NN=9>.

²⁸⁵ Ver: https://en.wikipedia.org/wiki/Bofors_40_mm_gun.

*Corvetas Classe Baptista de Andrade*²⁸⁶

A Classe Baptista de Andrade é, actualmente²⁸⁷, construída por três Corvetas com os seguintes números de amura, nome e data de entrada ao serviço efectivo (Quadro 5).

Quadro 5 – Identificação das Corvetas da Classe Baptista de Andrade

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
F486	NRP Baptista de Andrade	1974-11-19
F487	NRP João Roby	1975-03-18
F488	NRP Afonso Cerqueira	1975-06-28

Fonte: <http://www.marinha.pt/PT-PT/MEIOS-OPERACOES/ARMADA/NAVIOS/CORVETAS/Paginas/Corvetas.aspx>.

Tal como referido anteriormente, as corvetas da Classe Baptista de Andrade foram desenvolvidas na sequência da Classe João Coutinho e foram construídas em estaleiros espanhóis. Ainda que não dispondo, tal como a Classe João Coutinho, de armamentos especialmente sofisticados, tais como mísseis, a Classe Baptista de Andrade utiliza armamento um pouco melhor, nomeadamente um canhão de 100mm *Creusot-Loire Mod. 1968*, semelhante ao já utilizado nas Fragatas da Classe João Belo e que posteriormente seria utilizado nas Fragatas da Classe Vasco da Gama, e dois

²⁸⁶ Para uma análise desta classe de navios, *vide*, por exemplo: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/corvetas/Paginas/Corvetas.aspx>, <http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/Baptista%20de%20Andrade>, <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?nn=27>, https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Baptista_de_Andrade.

²⁸⁷ A Classe Baptista de Andrade consistia originalmente em quatro navios. A antiguidade destes e algumas dificuldades de adaptação ao novo conjunto de cenários e missões emergentes, levou a que o NRP Oliveira e Carmo (F489) fosse abatido ao serviço activo, curiosamente o navio mais recente desta Classe, para esta decisão deverá ter ainda contribuído o acidente ocorrido em finais de Fevereiro de 1995, quando a F489 foi abalroada à entrada da barra do Rio Tejo, devido ao denso nevoeiro, por um contratorpedeiro italiano, do qual resultou um rombo significativo na proa e ponte a estibordo do navio português.

canhões de 40mm *Bofors L/70*, bem como dois lançadores triplos de torpedos *Mk. 32*. Esta classe de navios assumia então já características próximas de uma Fragata Ligeira, pelo que a retirada dos elementos de ASW e do radar director de tiro ocorreu apenas a partir de 1999. Actualmente, e à semelhança dos restantes navios da Classe João Coutinho, esperam para ser retirado do serviço e substituídos por NPO da Classe Viana do Castelo ou outros navios com características semelhantes.

*Patrulhas Oceânicos Classe Viana do Castelo*²⁸⁸

A Classe Viana do Castelo é constituída por dois NPO - Navios de Patrulha Oceânica com os seguintes números de amura, nome e data de entrada ao serviço efectivo (ver Quadro 6).

Quadro 6 – Identificação dos NPO da Classe Viana do Castelo

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
P360	NRP Viana do Castelo	2010-12-30
P361	NRP Figueira da Foz	2013-11-25

Fonte: <http://www.marinha.pt/PT-PT/MEIOS-OPERACOES/ARMADA/NAVIOS/PATRULHAS-OCEANICOS/Paginas/Patrulhas-Oceanicos.aspx>.

No pós-25 de Abril, cedo se percebeu que as Corvetas das Classes João Coutinho e Baptista de Andrade eram navios totalmente desadequados para as novas missões pós-coloniais da *Briosa*. Do ponto de vista de combate eram navios com muito pouco valor militar, necessitando de modernização, o que chegou a ser equacionado,

²⁸⁸ Sobre as características da Classe Viana do Castelo e o seu conturbado processo de desenvolvimento e construção *vide*: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/patrulhas-oceanicos/Paginas/Patrulhas-Oceanicos.aspx>, <http://barcoavista.blogspot.pt/2009/07/navios-de-patrulha-oceanico-classe.html>, <http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=405>, https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Viana_do_Castelo.

no caso da Classe Baptista de Andrade, mas nunca concretizado. Do ponto de vista da patrulha marítima e de outras missões de interesse público eram navios bastante dispendiosos em termos de consumo de combustível e da guarnição necessária para os operar.

Ao longo das décadas de 70, 80 e 90, do século passado, foram sendo esboçados vários projectos e iniciativas culminando com a apresentação do projecto NPO 2000 em Março de 2001 e a adjudicação da construção dos dois primeiros (e até agora únicos) navios aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) em 2002.

Vicissitudes variadas, que passaram pela instabilidade financeira do estaleiro construtor, que conduziu ao processo de privatização do mesmo; necessidade de reformulações pontuais do projecto com vista a permitir a integração e funcionamento de todos os sistemas e componentes previstos; culminado no protelar da aceitação formal dos navios já prontos pelo Estado Português face aos condicionamentos orçamentais, levaram a que os dois navios entrassem em serviço efectivo apenas a 30 de Dezembro de 2010 e 25 de Novembro de 2013. Paralelamente o processo de construção dos restantes dois NPO, dos dois Navios de Combate à Poluição (NCP) – uma sub-versão dos NPO –, e das cinco Lanchas de Fiscalização Costeira (LFC) foram cancelados, *sine die*, em Setembro de 2012, pelo actual XIX Governo Constitucional.

Tal como projectado, os NPO são navios praticamente desarmados, com elevado grau de tecnologia e de automação, com visíveis reflexos ao nível da poupança de combustível e do menor número de elementos da guarnição necessários. Estes navios apresentam ainda uma autonomia considerável, especialmente indicada para as missões rotineiras de patrulha marítima da ZEE e salvamento em alto mar, bem como uma capacidade de alojamento suplementar para 32 pessoas, para além da guarnição normal de 38 tripulantes. Esta capacidade adicional para acomodar pessoas, tanto pode ser utilizada por forças de Fuzileiros orientadas para uma qualquer intervenção ou para alojar refugiados ou náufragos, por exemplo.

Como mencionamos anteriormente, esta classe de navios não está orientada para missões de combate naval. Não obstante, estes navios contam com um canhão de 30mm *OTO-Melara MARLIN-WS*²⁸⁹, bem como calhas lança-minas de profundidade.

Face à revisão da LPM entretanto ocorrida foi assinado o contrato para a construção de dois novos NPO.

*Patrulhas Classe Cacine*²⁹⁰ e Navio Balizador *NRP Schultz Xavier*²⁹¹ e a sua substituição pela futura Classe baseada nos Patrulhas Tipo *StanFlex 300*²⁹²

A Classe Cacine é, actualmente, constituída por três Patrulhas com os seguintes números de amura, nome e data de entrada ao serviço efectivo (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Identificação dos Patrulhas da Classe Cacine

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
P1140	NRP Cacine	1969-05-06
P1144	NRP Cuanza	1970-06-04
P1146	NRP Zaire	1971-12-22

Fonte: <http://www.marinha.pt/PT-PT/MEIOS-OPERACOES/ARMADA/NAVIOS/PATRULHAS/Paginas/Patrulhas.aspx>.

²⁸⁹ <http://www.otomelara.it/products-services/naval-systems/marlin-ws>,
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?NN=343>.

²⁹⁰ A história e as características desta Classe de navios podem ser vistas em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/patrulhas/Paginas/Patrulhas.aspx>,
<http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/navios-patrulha-da-classe-cacine.html>,
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=11>, http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Cacine.

²⁹¹ Mas informações sobre este navio podem ser vistas em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/patrulhas/Paginas/NRP-Schultz-Xavier.aspx>,
<http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/navio-balizador-schultz-xavier.html>,
http://pt.wikipedia.org/wiki/NRP_Schultz_Xavier,

²⁹² Cujas características técnicas e historial de utilização pela Real Marinha Dinamarquesa podem ser vistas em: http://en.wikipedia.org/wiki/Flyvefisker-class_patrol_vessel.

Os Patrulhas da Classe Cacine foram construídos entre 1967 e 1973 em estaleiros nacionais, nomeadamente nos Estaleiros do Arsenal do Alfeite, em Almada, e nos Estaleiros do Mondego, na Figueira da Foz, num total de dez navios baptizados com o nome de rios africanos.

Estes navios surgiram no contexto da Guerra Colonial e para além das missões de patrulha estavam destinados a apoiar o desembarque e uso de forças de Fuzileiros, estando nesse tempo armados com dois canhões de 40mm *Bofors L/60* e um lança-foguetes de 37mm.

No pós-25 de Abril têm sido utilizados como navios-patrulha, essencialmente na costa sul de Portugal Continental e na Madeira, uma vez que pelas suas características e dimensões são pouco adequados para navegarem na costa ocidental e nos Açores. Em termos de armamento, utilizam agora um único canhão de 40mm *Bofors L/60* e um canhão de 20mm *Oerlikon*. Face à vetustez dos mesmos, e tal como mencionado anteriormente, encontram-se actualmente ao serviço apenas três unidades. De salientar que a notória falta de Patrulhas tem levado a que o NRP Schultz Xavier (A521), um navio balizador e de combate à poluição marítima, seja utilizado frequentemente como complemento ou substituto destes.

Estava previsto que a Classe Cacine fosse substituída pelo projecto das Lanchas de Fiscalização Costeira a construir nos ENVC, tendo o contrato para a construção de cinco LFC sido assinado entre a Marinha Portuguesa e os ENVC em Março de 2009. À semelhança do referido anteriormente para os NPO, todas as vicissitudes ocorridas nos ENVC vieram protelar indefinidamente a concretização deste projecto.

Face a este revés e considerando a urgência em substituir os obsoletos Patrulhas da Classe Cacine e o NRP Schultz Xavier, em Outubro de 2014, foram adquiridos quatro patrulhas do tipo *StanFlex 300*, construídos entre 1992 e 1995 em estaleiros dinamarqueses e anteriormente operados pela *Søværnet* (Real Marinha Dinamarquesa) na Classe *Flyvefisken*.

O preço de aquisição destas quatro unidades navais foi de apenas quatro milhões de euros, estando previsto o gasto de 24 milhões de euros adicionais em

termos de armamentos e equipamentos de forma a tornar estes meios operacionais, operação de modernização a realizar previsivelmente em instalações nacionais durante o corrente ano.

De salientar que as características técnicas (conferir nota de rodapé 292) deste tipo de navio destacam-se pela sua extrema polivalência e modularidade. Neste sentido, e apesar de não se espectável que utilizem estes sistemas de armas ao serviço da Marinha Portuguesa, os navios podem utilizar módulos de armamento contentorizado tão dispares como um canhão de 76mm *OTO Melara Compact Mk. 100*, mísseis antiaéreos *Sea Sparrow*, mísseis anti-superfície *Harpoon* ou torpedos, sendo pois navios de reduzida dimensão e deslocamento mas com uma capacidade combatente bastante superior a navios maiores actualmente operados pela *Briosa*, tais como as Corvetas das Classes João Coutinho e Baptista de Andrade ou os NPO da Classe Viana do Castelo.

Entretanto foi decidido que estes navios passariam a constituir a Classe Tejo, com as seguintes designações: NRP Tejo (P590), NRP Douro (P591), NRP Mondego (P592) e NRP Guadiana (P593).

*Lanchas de Fiscalização da Classe Albatroz, da Classe Argos, da Classe Centauro e NRP Rio Minho*²⁹³

A Marinha Portuguesa opera actualmente doze Lanchas de Fiscalização (LF), duas da Classe Albatroz (composta originalmente por seis navios), o NRP Rio Minho que é o único navio da sua Classe, cinco da Classe Argos e quatro da Classe Centauro.

As LF, ainda que possam encontrar-se dotadas de algum armamento, são navios sem qualquer valor combativo e destinam-se a cumprir as missões “não-

²⁹³ Mais informações sobre estes navios podem ser encontradas nos seguintes sítios:
<http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/lanchas/Paginas/Lanchas.aspx>,
<http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/Albatroz>,
<http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/rio%20Minho>,
<http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/Argos>,
<http://barcoavista.blogspot.pt/search/label/Centauro>,
<http://www.areamilitar.net/directorio/NAV.aspx?NN=41>,
<http://www.areamilitar.net/directorio/NAV.aspx?NN=13>,
<http://www.areamilitar.net/directorio/NAV.aspx?NN=14>, http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Albatroz,
http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Rio_Minho, [http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Argos_\(1991\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Argos_(1991)),
http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Centauro.

militares” da Marinha, nomeadamente ao nível da Busca e Salvamento, do Socorro a Náufragos, da Fiscalização da ZEE, da Fiscalização das Pescas, ou o combate a várias atividades ilícitas, tais como o tráfico de estupefacientes, entre outras missões atribuídas superiormente (ver Quadro 8).

Quadro 8 – Identificação das Lanchas de Fiscalização das diferentes Classes

Número de amura	Nome	Data de entrada ao serviço efectivo
P1165	NRP Águia	1975-02-28
P1167	NRP Cisne	1976-03-31
P370	NRP Rio Minho	1991-08-01
P1150	NRP Argos	1991-07-01
P1151	NRP Dragão	1991-10-18
P1152	NRP Escorpião	1991-11-26
P1153	NRP Cassiopeia	1991-11-11
P1154	NRP Hidra	1991-12-16
P1155	NRP Centauro	2000-03-21
P1156	NRP Órion	2001-03-27
P1157	NRP Pégaso	2001-03-27
P1158	NRP Sagitário	2001-03-27

Fonte: <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/lanchas/Paginas/Lanchas.aspx>.

O NRP Águia e o NRP Cisne são os dois navios sobreviventes da Classe Albatroz, de projecto nacional e construída nos Estaleiros do Arsenal do Alfeite. Um dos outros navios desta classe é ainda utilizado como Unidade Auxiliar da Marinha (UAM), a UAM 630, em missões de treino e outros dois foram cedidos à Componente Naval das Forças de Defesa de Timor Leste (F-FDTL), constituindo os primeiros navios de guerra deste país. Inicialmente dotados de um canhão de 20mm *Oeirlkon*, os dois navios ainda em

serviço activo na Marinha Portuguesa substituíram essa peça de artilharia por um alador de redes em 2003.

O NRP Minho (P370) é o único navio da sua Classe e foi construído nos Estaleiros do Arsenal do Alfeite. Este navio tem um calado reduzido e não possui hélices nem lemes, sendo a propulsão e as manobras asseguradas por dois jactos de água multidireccionais accionados por motores Diesel, uma vez que navega essencialmente nas águas pouco profundas do Rio que lhe dá o nome.

A Classe Argos e a Classe Centauro são, de certa forma, o mesmo modelo de navio, projectado nos Estaleiros do Arsenal do Alfeite. Sendo exteriormente muito semelhantes, a Classe Argos foi construída em fibra de vidro nos Estaleiros CONAFI em Vila Real de Santo António e a Classe Centauro em alumínio nos Estaleiros do Arsenal do Alfeite. Em termos de armamento, os navios da Classe Argos utilizam 2 metralhadoras-pesadas de 12,7mm *Browning M2* e os da Classe Centauro um canhão de 20mm *Oerlikon*.

*Esquadrilha de Helicópteros da Marinha*²⁹⁴

A Esquadrilha de Helicópteros da Marinha (EHM) surgiu em 1993 e pode ser considerada como a “herdeira” da Aviação Naval (1917-1952), extinta aquando da criação da Força Aérea Portuguesa como o terceiro Ramo das Forças Armadas em 1952.

A EHM encontra-se alojada na Base Aérea n.º 6 (BA6) no Montijo e opera cinco helicópteros *Westland Super Lynx Mk.95*²⁹⁵ de fabrico britânico. De salientar que estes

²⁹⁴ O historial da formação e operação desta Esquadrilha pode ser encontrado nos seguintes endereços: <http://helicopteros.marinha.pt/PT/Paginas/esquadrilha.aspx>, <http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/esquadrilha-de-helicopteros-da-marnha.html>, <http://www.operacional.pt/as-asas-da-marinha-portuguesa/>, https://pt.wikipedia.org/wiki/Esquadrilha_de_Helic%C3%B3pteros_%28Marinha_Portuguesa%29.

²⁹⁵ Vide: <http://helicopteros.marinha.pt/PT/HelicopteroLynxMK95/Paginas/HelicopteroLynxMK95.aspx>, <http://www.passarodeferro.com/2013/04/lynx-20-anos-e-20000-horas-na-marinha.html>, https://en.wikipedia.org/wiki/Westland_Lynx.

meios aéreos normalmente actuam como meios embarcados, orgânicos, das Fragatas das Classes Vasco da Gama e Bartolomeu Dias, sem prejuízo de colaborarem em outras missões da Marinha, nomeadamente o treino do Destacamento de Acções Especiais (DAE) e do Pelotão de Abordagem (PELBOARD), ambos subunidades do Corpo de Fuzileiros.

Desde o início da operação destas aeronaves de asa rotativa se compreendeu que o seu número era insuficiente face às necessidades, nomeadamente se considerarmos que cada uma das três Fragatas da Classe Vasco da Gama pode comportar simultaneamente dois destes helicópteros. Com a entrada ao serviço das duas Fragatas da Classe Bartolomeu Dias, em cada uma pode albergar um helicóptero, esse défice ficou ainda mais exacerbado. Neste sentido, têm surgido alguns alertas para o facto de as cinco aeronaves estarem já com um número médio de horas de voo superior ao inicialmente expectável, pelo que a necessidade da sua modernização ou substituição poderá surgir a médio prazo. Não deverá ser ainda despiciente o facto de apenas três das aeronaves terem vindo directamente novas da fábrica, sendo as restantes duas modernizações de exemplares do modelo *Lynx HAS.3* anteriormente operados pela *Royal Navy*.

Inicialmente projectados como helicópteros especializados na luta ASW e, secundariamente, ASuW e complementares das Fragatas a partir das quais operam, os *Super Lynx Mk. 95* possuem um Sonar *AQS 18V*, que permite detectar alvos até 300 metros de profundidade, e um Radar *Bendix RDR 1500* capaz de detectar alvos de superfície até 300 Km de distância, para engajar ambos os tipos de alvos possuem dois torpedos *Mk. 46* iguais aos das Fragatas em que se encontram baseados.

Não obstante esta especialização conceptual e inicial,“(...) os *Lynx Mk 95* da Marinha têm operado nos mais diversos teatros operacionais, em todos os pontos do globo em que a sua presença tem sido solicitada. A sua grande versatilidade, complementada pela possibilidade que têm de efectuar alterações rápidas à sua configuração interna, têm garantido um emprego multidisciplinar que varia desde operações anti-submarinas, operações de interdição marítima, busca e salvamento,

*apoio a populações sinistradas, participação em exercícios nacionais e internacionais e participação em festivais e demonstrações aéreas*²⁹⁶”.

Mais recentemente, face à experiência da *Operação Crocodilo* na Guiné-Bissau em 1998 e, principalmente, no combate à pirataria na costa da Somália e no Corno de África, foram adquiridas metralhadoras-pesadas de 12,7mm *FN M3M* que podem ser montadas e operadas a partir da porta lateral dos helicópteros.

No âmbito da revisão da LPM entretanto aprovada prevê-se que os *Super Lynx* possam sofrer a substituição dos motores por um modelo mais moderno e uma pequena modernização ao nível dos instrumentos de navegação com a instalação de um *glass cockpit*.

Após esta apresentação e breve descrição dos principais meios materiais ao serviço da Marinha, passaremos agora a analisar o outro ramo das Forças Armadas, a Força Aérea Portuguesa, com capacidade de intervenção no espaço aeronaval de interesse nacional.

3.3.3. Força Aérea Portuguesa (e Autoridade Aeronáutica Nacional)²⁹⁷

A **Força Aérea Portuguesa (FAP)** é um dos três ramos das Forças Armadas, juntamente com o Exército e a Marinha (Artigo 275.º da CPR e Artigo 14.º da LOBOFA), sendo o ramo aéreo das mesmas, **encarregue de conduzir a guerra aérea**. De salientar ainda que a FAP foi criada em 1 de Julho de 1952, constituindo-se então como ramo independente, integrando a Aeronáutica Militar (do Exército) e a Aviação Naval (da Marinha).

²⁹⁶ Dias Pinheiro (2013: 6).

²⁹⁷ Mais recentemente, o Decreto n.º 183/2014, de 29 de Dezembro, referente à LOMDN, veio colocar a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN) sob o controlo directo do MDN, nomeadamente no seu Artigo 7.º, passando a Força Aérea, “apenas”, a “*disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN)*”, Alínea g) do Número 2 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 187/2014, de 29 de Dezembro, referente à Lei Orgânica da Força Aérea (LOFA). Contudo, tal situação, no nosso ponto de vista, não obsta a análise conjunta da AAN e da Força em sede do presente subcapítulo.

Face às temáticas a desenvolver no âmbito da presente tese, o interesse em analisar as missões, o dispositivo e os meios da FAP radica, além da componente “puramente militar” de **vigilância e defesa do espaço aéreo** (nomeadamente aeronaval) **de interesse português** (Artigo 2.º da Lei Orgânica da Força Aérea (LOFA)²⁹⁸), igualmente do facto de ser responsabilidade da FAP “*disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN)*”²⁹⁹, não obstante as novas alterações legislativas terem consagrado que **Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN)** é agora incumbência direta do MDN³⁰⁰, bem como de a FAP constituir o **Serviço de Busca e Salvamento Aéreo** (Número 3 do Artigo 2.º e Artigo 30.º da LOFA).

Ressalvamos, uma vez mais, que este último aspecto é tanto ou mais importante quanto o Sistema Nacional de Busca e Salvamento Aéreo (SNBSA)³⁰¹ é responsável pela segunda maior área de Busca e Salvamento a nível mundial. Esta área encontra-se dividida em duas *flight information regions* (FIR) ou regiões de informação de voo, a saber: Lisboa e Santa Maria³⁰² (cf. Figura 1).

Após este breve enquadramento constitucional e legal da FAP e das suas missões, passaremos rapidamente a analisar os meios materiais da mesma, centrando-nos contudo naqueles que interagem com o meio marítimo e, consequentemente, relevantes para as temáticas tratadas na presente tese.

²⁹⁸ Decreto-Lei n.º 187/2014, de 29 de Dezembro.

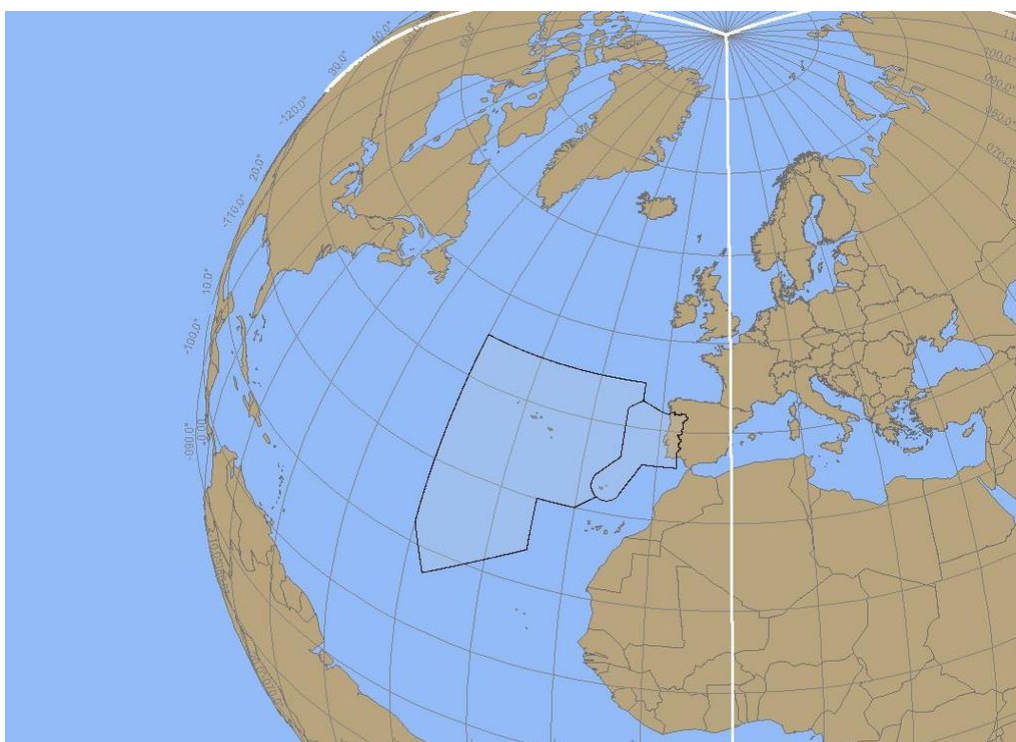
²⁹⁹ Alínea g) do Número 2 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 187/2014, de 29 de Dezembro, referente à LOFA.

³⁰⁰ Conforme os Artigos 7.º e 23.º do Decreto n.º 183/2014, de 29 de Dezembro, referente à LOMDN.

³⁰¹ Vide Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de Outubro e a legislação alterada por este.

³⁰² Vide, a título de exemplo, http://www.emfa.pt/www/conteudos/galeria/noticias/destaques/triptico-sistema-de-busca-e-salvamento-sar_1122.pdf.

Figura 21 – Área de Busca e Salvamento Nacional e FIR de Lisboa e de Santa Maria



Fonte: www.lobos601.net e www.skyscrapercity.com.

3.3.4. Meios Materiais da Força Aérea Portuguesa³⁰³

*Lockheed Martin (ex-General Dynamics) F-16 AM e BM Fighting Falcon*³⁰⁴

Portugal adquiriu um total de 45 células de aeronaves F16 em dois períodos temporais diferentes.

Um primeiro lote de 20 unidades (17 monolugares (A) e 3 bilugares (B)) em 1994, da versão *Block 15 OCU (Operational Capability Upgrade)*, directamente da fábrica e no âmbito do Programa *Peace Atlantis*³⁰⁵, como pagamento parcial pela utilização da Base Aérea n.º 4 (BA4)³⁰⁶, nas Lages, na ilha Terceira da Região Autónoma dos Açores. De salientar que, não obstante estas aeronaves terem saído novas directamente do construtor, na altura a *General Dynamics*, actualmente *Lockheed Martin*, nas instalações de Fort Worth, Texas, não se tratava da versão mais moderna disponibilizada pelo construtor, sendo porém uma versão “pré-preparada” (na gíria “*fitted for but not fitted with*”) para posteriormente receber diversas modernizações, que aliás foram entretanto concretizadas.

O segundo lote de 25 unidades (21 monolugares (A) e 4 bilugares (B)) foi adquirido em 1999 no âmbito do Programa *Peace Atlantis II* e tratava-se de aeronaves da versão *Block 15*, produzidas em 1983 e 1984, anteriormente operadas pela *US Air Force* e por algumas *Air National Guard* estaduais e que entretanto se encontravam armazenadas no *309th Aerospace Maintenance and Regeneration Group (AMARG)*, na Base Aérea de Davis–Monthan, localizada numa área desértica perto de Tucson, no sul do Arizona. Destas 25 células apenas 23 seriam modernizadas, nomeadamente duas

³⁰³ O presente subcapítulo, sem procurar realizar um exame pormenorizado de todos os meios materiais da FAP, vai focar a sua análise naqueles meios com capacidade de vigiar e defender o espaço aeronaval de interesse nacional, e portanto com um carácter mais “militar”, bem como aqueles orientados para missões mais “civis”, tais como a patrulha marítima, a fiscalização das pescas ou a busca e salvamento.

³⁰⁴ Sobre esta aeronave vide: <http://www.lockheedmartin.com/us/products/f16.html>, http://www.f-16.net/f-16_users_article16.html, <http://www.emfa.pt/www/aeronave-18-lockheed-martin-f-16-am>, <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=4&P=77&R=FA>, http://en.wikipedia.org/wiki/General_Dynamics_F-16_Fighting_Falcon.

³⁰⁵ Sobre os programas *Peace Atlantis* e *Peace Atlantis II* ver: http://www.f-16.net/f-16_users_article16.html.

³⁰⁶ Vide <http://www.emfa.pt/www/unidade-27-base-aerea-n-4>.

destinadas a substituir uma aeronave do primeiro lote destruída em 2002 e outra a substituir uma do segundo lote entretanto perdida em 2008.

De facto, cedo se constatou que tanto as aeronaves do *Block 15* como as do *Block 15 OCU*, se encontram tecnologicamente desfasadas face as aeronaves do mesmo tipo operadas pelos nossos parceiros da NATO, tendo-se iniciado em 2003 um ambicioso programa de modernização de “meio da vida”, na “gíria”, *Midlife Upgrade* (MLU).

Vicissitudes várias fizeram com que esse programa de modernização que deveria ser efectuado pela OGMA – *Indústria Aeronáutica de Portugal, S.A.* em associação com a FAP, tivesse de ser efectuado quase exclusivamente pela segunda entidade, pelo que o programa de modernização das 41 aeronaves (19 do primeiro lote e 23 do segundo lote, em que uma foi destruída) apenas foi concluído no início de 2014. De entre as modernizações realizadas no âmbito do MLU destacam-se as alterações ao nível dos aviónicos³⁰⁷, onde se destacam a introdução de um novo computador de missão (*Modular Mission Computer*), a actualização do radar APG-66 para a versão APG-66(V)2³⁰⁸, a introdução do *Digital Terrain System* e do *Data-Modem* e a de novos sistemas de armas, tais como o míssil ar-ar AIM-120B-*Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile* (AMRAAM)³⁰⁹ guiado por radar e com alcance para além do raio de visão (*beyond visual range*). Posteriormente foram ainda adquiridos 12 designadores de alvos (*targeting pods*) AN/AAQ-28(V) LITENING³¹⁰ com capacidade de guiar com precisão armamento ar-terra, as vulgarmente designadas “bombas inteligentes” ou *smart bombs*. De salientar ainda que as células do segundo lote, do programa *Peace Atlantis II*, receberam ainda um reforço estrutural das fuselagens (*Falcon Up Structural Strengthening*).

Actualmente a FAP opera, na Esquadra 201 “Falcões”³¹¹ e na Esquadra 301 “Jaguares”³¹², ambas sediadas na Base Aérea n.º 5 (BA5)³¹³ em Monte Real, 32

³⁰⁷ Tradução da palavra *Avionics*, por sua vez resultante da combinação das palavras *Aviation* e *Electronics*.

³⁰⁸ <http://en.wikipedia.org/wiki/AN/APG-66>.

³⁰⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/AIM-120_AMRAAM.

³¹⁰ <http://www.northropgrumman.com/Capabilities/litening/Pages/default.aspx>,
<http://en.wikipedia.org/wiki/LITENING>.

³¹¹ <http://www.emfa.pt/www/esquadra-47>.

monolugares F-16 AM e 7 bilugares F-16 BM³¹⁴. Não obstante, face aos condicionamentos orçamentais-financeiros do Estado português e à reformulação dos conceitos estratégicos, foi decidido superiormente colocar à venda no mercado internacional alguns dos F-16 operados pela FAP. Desta forma, em 2014, foi assinado com o Estado romeno e as autoridades norte-americanas a venda de 12 F-16 (9 AM e 3 BM, todos do segundo lote adquirido em 1999 no âmbito do *Peace Atlantis II*) operados pela FAP, ainda no âmbito deste contrato, Portugal deverá receber três exemplares (monolugares ou A) suplementares de origem norte-americana, armazenados no AMARG, e que deverão ser modernizados para o padrão MLU e posteriormente incorporados no inventário da FAP, que passará então a ter 26 monolugares F-16 AM e 4 bilugares F-16 BM.

No âmbito das temáticas em análise na presente tese, os F-16 surgem como aeronaves relevantes no âmbito das operações aérea anti-superfície (ASFAO: *anti-surface air operations*) e do apoio aéreo táctico às operações marítimas (TASMO: *tactical air support for maritime operations*) contra meios navais de superfície, recorrendo para tal aos mísseis ar-terra guiados AGM-65 *Maverick* (de diferentes versões)³¹⁵, a bombas “inteligentes” guiadas³¹⁶, bem como a outro armamento não-guiado como foguetes e bombas “burras”.

Face à modernização constante e ao intercâmbio com outros países operadores da mesma aeronave, os F-16 da FAP encontram-se plenamente integrados na dinâmica da NATO e nas suas missões, ainda que obviamente outros parceiros já operem aeronaves da “geração seguinte”, tais como o Lockheed Martin F-22 Raptor³¹⁷, o Eurofighter Typhoon³¹⁸, o Saab JAS 39 Gripen³¹⁹ ou o Dassault Rafale³²⁰.

³¹² <http://www.emfa.pt/www/esquadra-49>.

³¹³ <http://www.emfa.pt/www/unidade-18-base-aerea-n-5>.

³¹⁴ O M refere-se à modernização ou MLU: *Midlife Upgrade*.

³¹⁵ Neste sentido ver: <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=46>, <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=45>, http://en.wikipedia.org/wiki/AGM-65_Maverick.

³¹⁶ Através da reconversão de bombas convencionais utilizando Kits JDAM: *Joint Direct Attack Munition* e guiadas pelos supracitados *targeting pods* AN/AAQ-28(V) LITENING.

³¹⁷ <http://www.lockheedmartin.com/us/products/f22.html>, http://en.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin_F-22_Raptor.

³¹⁸ <http://www.eurofighter.com>, http://en.wikipedia.org/wiki/Eurofighter_Typhoon.

A FAP opera desde 2010 cinco aeronaves P-3 C CUP+³²² Orion, que anteriormente tinham pertencido à *Koninklijke Marine*, duas da versão P-3C CUP e três na versão P-3C Update II½, que foram entretanto modernizadas para a presente versão P-3C CUP+, duas nas instalações da Lockheed Martin em Greenville, na Carolina do Sul, Estados Unidos, e as restantes três nas instalações das OGMA, em Alverca. Estas aeronaves vieram substituir seis P-3 P Orion que eram operadas pela FAP desde 1988³²³. Os cinco P-3 C CUP+ Orion são operado pela Esquadra 601 “Lobos”³²⁴ presentemente sediada na Base Aérea n.º 11 (BA11)³²⁵ em Beja.

Face às questões em estudo nesta tese, os P-3 Orion surgem como os meios aéreos da FAP capazes de realizar a panóplia mais ampla de missões, quer as estritamente militares, nomeadamente ASW, ASuW e reconhecimento³²⁶, quer ainda as não-militares, ligadas à patrulha marítima e à busca e salvamento, encontrando-se para esses efeitos dotados de numerosos sensores tais como: dois radares, um

³¹⁹ <http://www.saabgroup.com/Air/Gripen-Fighter-System/> ,

http://en.wikipedia.org/wiki/Saab_JAS_39_Gripen.

³²⁰ <http://www.dassault-aviation.com/en/defense/rafale/introduction/> ,

http://en.wikipedia.org/wiki/Dassault_Rafale.

³²¹ Sobre o historial de utilização desta aeronave na FAP e as suas características técnicas *vide* os seguintes sítios:

<http://www.emfa.pt/www/aeronave-15-lockheed-p-3c-cup-orion>,

<http://www.lobos601.net/historia.html>, <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/AER.aspx?nn=25>,

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/AER.aspx?NN=29&P=77>,

<http://www.lockheedmartin.com/us/products/p3.html>, http://pt.wikipedia.org/wiki/P-3_Orion.

³²² CUP: *Capability Upkeep Program*, + significa *Plus*.

³²³ Trata-se de aeronaves da versão P-3 B Orion que foram anteriormente operadas pela RAAF: *Royal Australian Air Force* e entretanto modernizadas, a primeira nas instalações da Lockheed Martin em Burbank, Califórnia, Estados Unidos e as restantes cinco nas OGMA. Dessa modernização surgiu então a versão P-3 P (P de Portugal), que combina características dos P-3 B e dos P-3C Update II½.

³²⁴ Ver <http://www.emfa.pt/www/esquadra-43>.

³²⁵ <http://www.emfa.pt/www/unidade-20-base-aerea-n-11>.

³²⁶ Neste aspecto, a incorporação de um FLIR (*Forward looking infrared*) Star-Safire II/III, na versão CUP+, veio dar capacidades acrescidas de reconhecimento, nomeadamente sobre o ambiente terrestre. No âmbito da recorrente instabilidade político-militar na Guiné-Bissau, aeronaves P3 Orion da FAP têm sido enviadas em missões de reconhecimento para esse país, aparecendo nas parangonas de alguns órgãos de comunicação social menos informados e mais sensacionalistas como “aviões-espiões”. Para uma análise mais completa das capacidades de ISR – *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance* dos P-3C CUP+ e de outras aeronaves da FAP ver:

http://www.emfa.pt/www/po/maisalto/conteudos/galeria/revista400/a_2186.pdf.

detector de anomalias magnéticas (MAD: *Magnetic anomaly detector*) e câmaras ópticas, térmicas e de infravermelhos, podendo ainda lançar sonobóias.

No aspecto referente à busca e salvamento e à patrulha marítima, face à dimensão das FIR e da atual (e futura) ZEE, *“devido às suas características singulares, a Aeronave P-3 pode realizar missões de busca e salvamento com duração superior a 12 horas de voo, o que permite deslocar-se para as zonas mais longínquas da área de responsabilidade nacional e manter-se várias horas na zona de busca”*³²⁷. A bordo da aeronave são transportados vários equipamentos de emergência que são lançados para os possíveis naufragos. Mais precisamente balsas salva-vidas com kits de sobrevivência que incluem alimentos, água, primeiros socorros, meios de comunicação, etc. O P-3 Orion é um meio importante na busca e salvamento. Considerado uma aeronave de Extra Long Range, permite chegar em poucas horas aos locais mais longínquos da área de responsabilidade nacional e disponibilizar meios primários de salvamento até que os possíveis naufragos sejam recolhidos por uma embarcação ou helicóptero”³²⁸.

Em termos de armamento, os P-3C CUP+ podem utilizar mísseis guiados AGM-84 Harpoon e AGM-65 Maverick, torpedos Mk.46, bombas não-guiadas Mk. 82/83/84 e minas Mk. 36.

A FAP opera a versão mais moderna do P-3 Orion, a C CUP+, e, não obstante, esta aeronave encontrar-se já em fase inicial de substituição na *US Navy* pelo Boeing P-8 Poseidon³²⁹, prevê-se que o P-3 Orion continue a prestar serviço efectivo com as cores nacionais por mais duas décadas.

³²⁷ Devido ao seu elevado raio de acção, grande autonomia de voo e longo tempo de permanência em missão, os P-3 Orion da FAP são informalmente designados no meio castrense como “bacalhoeiros”.

³²⁸ <http://www.lobos601.net/sar.html>.

³²⁹ <http://www.boeing.com/defense/maritime-surveillance/p-8-poseidon/index.page>,
http://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_P-8_Poseidon.

A FAP opera desde 2009, 12 aeronaves do tipo C-295, sete C-295 M (ou versão PG01), de transporte e cinco C-295 MPA/Persuader (ou versões PG02 (três exemplares) e PG03 (dois exemplares)) de patrulha marítima e vigilância e reconhecimento³³², através da Esquadra 502 “Elefantes”³³³, localizada na Base Aérea n.º 6 (BA6)³³⁴, no Montijo, e com destacamentos permanentes na BA4, Lages, Açores, e no Aeródromo de Manobra n.º 3 (AM3)³³⁵, Porto Santo, Madeira.

Os C-295 M e MPA/Persuader vieram substituir os 24 CASA C-212-100 Aviocar, adquiridos em 1974 em várias subversões, e os 2 CASA C-212-300MP Aviocar, em operação desde 1995³³⁶. Do concurso público internacional ganho pelo C-295 participou ainda o Alenia C-27J Spartan³³⁷.

No âmbito das abordagens a desenvolver nesta tese, os cinco C-295 MPA/Persuader destacam-se por: “[ter] aptidão para realizar missões de Vigilância Marítima (Versão PG02), através da instalação de um dos três sistemas FITS (Full

³³⁰ MPA: *Maritime patrol aircraft*.

³³¹ Para um melhor entendimento acerca das características técnicas e de operação da aeronave C-295 na FAP consultar os seguintes sítios da internet: <http://www.emfa.pt/www/aeronave-19-eads-c-295m>, <http://www.emfa.pt/www/po/esquadra/link-502-005.002.001.002.005-c-295m-aeronave>, <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=26&P=77&R=FA#A1>, http://www.emfa.pt/www/conteudos/galeria/recortes/2013/janeiro-2013/takeoff-jan-10000hvc295_1437.pdf, http://en.wikipedia.org/wiki/EADS_CASA_C-295.

³³² Em relação a estas três versões: “*partindo de uma base comum (versão PG01), qualquer das aeronaves adquiridas permite cumprir um alargado leque de missões, bastando para isso modificar o seu interior através de “kits” aplicáveis num curto espaço de tempo, que adaptam a aeronave aos fins pretendidos: Busca e Salvamento (SAR), Transporte VIP, Evacuações Médicas (MedEvac), Carga Aérea Geral, entre outros. Temos depois a versão PG02 com capacidade acrescida para realizar missões de Vigilância Marítima e a versão PG03 que acumula com todas as anteriores a Fotografia Aérea*”. Fonte: http://www.emfa.pt/www/conteudos/galeria/recortes/2013/janeiro-2013/takeoff-jan-10000hvc295_1437.pdf.

³³³ <http://www.emfa.pt/www/po/esquadra/link-502-005.003.002-daa>.

³³⁴ <http://www.emfa.pt/www/unidade-19-base-aerea-n-6>.

³³⁵ <http://www.emfa.pt/www/unidade-60-aerodromo-de-manobra-n-3>,

<http://www.emfa.pt/www/po/esquadra/link-502-005.003.001-dam>.

³³⁶ Estes dois exemplares da série 300, por serem bastante mais recentes e da versão de Patrulha Marítima, foram recentemente vendidos à *Fuerza Aérea Uruguaya*.

³³⁷ Acerca desta aeronave ver os seguintes sítios:

<http://www.aleniaaermacchi.it/products-prodotti/multimission-transport-system/c-27j-1>,

http://www.military-today.com/aircraft/c27j_spartan.htm,

http://en.wikipedia.org/wiki/Alenia_C-27J_Spartan.

Integrated Tactical System) disponíveis. As últimas duas, destas cinco aeronaves, estão igualmente equipadas com provisões para a instalação do Sistema de Reconhecimento Fotográfico (Versão PG03). O FITS gere o funcionamento dos sensores específicos para a Vigilância que equipam a aeronave, otimiza e potencia os resultados, apresentando-os de forma integrada ao Coordenador Tático (CT). Esta característica torna o C-295M numa plataforma de elevado potencial na execução de missões de vigilância em ambiente marítimo (...). O C-295M/PG02 tem uma autonomia de aproximadamente 9 horas de voo (...). Com esta performance é possível ao C-295M/PG02 cobrir toda a ZEE (...) nacional nas suas três subáreas (Continente, Madeira e Açores) (...). No âmbito de intervenção da Vigilância Marítima, o C-295M/PG02 está assim otimizado para o cumprimento das seguintes missões:

- *Monitorização e Controlo das Actividades de Pesca e de Actividades Ilícitas (imigração ilegal, tráfico de pessoas e de substâncias ilegais, pirataria, etc.);*

- *Monitorização e Controlo da Poluição Marítima (derrames acidentais, lavagens ilícitas, etc.), do Tráfego Marítimo (...), e outras missões de âmbito militar (...).*

*A versão C-295M/PG03 garante uma capacidade acrescida ao nível do Reconhecimento Fotográfico nas suas várias aplicações, sejam de carácter exclusivamente militar (caracterização do terreno e de potenciais alvos), ou de outro mais lato em que a sua aplicabilidade tem uma grande variedade de utilizações (...)*³³⁸.

Uma abordagem mais incipiente pode considerar que existe alguma sobreposição entre as capacidades do C-295 MPA/Persuader e do P-3 C CUP+ Orion. Não obstante, existe uma complementaridade entre ambas as aeronaves, sendo o P-3 Orion mais orientado para as missões estritamente militares, combativas, nomeadamente ASW e ASuW, e o C-295 mais direccionado para as missões não-combativas, uma vez que: “(...) possui capacidades de ISR muito significativas para a operação em ambiente marítimo e/ou terrestre, ainda que não detenha capacidade de operar armamento, apresenta um custo de operação menor, permitindo a sua utilização de forma mais frequente. O P-3C/CUP+ afirma-se como uma aeronave com capacidades excepcionais para cobrir e manter presença em todo o vasto espaço

³³⁸ Retirado de http://www.emfa.pt/www/po/maisalto/conteudos/galeria/revista400/a_2186.pdf.

interterritorial português e a única capaz de aplicar força em toda a área marítima de responsabilidade nacional, resultante dos compromissos internacionais assumidos por Portugal”³³⁹.

*Agusta-Westland EH-101 Merlin*³⁴⁰

A FAP opera, desde 2005, doze helicópteros Agusta-Westland EH-101 Merlin em missões de Busca e Salvamento, Patrulha Marítima e Transporte Tático. Estas aeronaves da asa rotativa estão disponíveis em três versões: seis de Busca e Salvamento (SAR), quatro de Busca e Salvamento em Combate (CSAR: *Combat Search and Rescue*)³⁴¹ e dois de patrulha marítima/fiscalização das pescas (SIFICAP: Sistema de Fiscalização das Pescas). Estas aeronaves vieram substituir os Aérospatiale SA.330S Puma³⁴² operados desde o tempo da Guerra Colonial, do concurso público internacional conducente à sua aquisição participou ainda o Sikorsky S-92³⁴³.

Estes helicópteros são operados pela Esquadra 751 “Pumas”³⁴⁴, localizada na BA6, no Montijo e, tal como no caso dos C-295, com destacamentos permanentes na BA4, nas Lages, Açores, e no AM3, localizado no Porto Santo, Madeira.

³³⁹ Citado de http://www.emfa.pt/www/po/maisalto/conteudos/galeria/revista400/a_2186.pdf.

³⁴⁰ Acerca das características técnicas destes meios e o seu historial de utilização na FAP vide: <http://www.agustawestland.com/product/helicopters/aw101>, <http://www.airforce-technology.com/projects/aw101-helicopter/>, <http://www.emfa.pt/www/aeronave-17-agusta-westland-eh-101-merlin>, <http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=40&P=77&R=FA#A1>, http://en.wikipedia.org/wiki/AgustaWestland_AW101.

³⁴¹ Estas aeronaves estão equipadas com sistema de alerta de radar (RWR: *Radar Warning Receiver*), sistema de contramedidas electrónicas (CMDS: *Countermeasures Dispenser System*) e sistema de alerta de mísseis guiados (MWS: *Missile Warning System*). Tem ainda capacidade de reabastecimento em voo (AAR: *Air to Air Refueling*) e podem dobrar as pás do rotor principal e a cauda. Este último aspecto possibilita que possam ser embarcados, nomeadamente no futuro NPL: Navio Polivalente Logístico.

³⁴² Sobre estas aeronaves e a sua operação com as cores nacionais ver: <http://www.operacional.pt/sud-aviation-sa-330-puma/>, <http://www.aremilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=32&P=77&R=FA#A1>, http://en.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9rospatiale_SA_330_Puma.

³⁴³ Ver: <http://www.sikorsky.com/Pages/Products/Commercial/S92.aspx>, http://en.wikipedia.org/wiki/Sikorsky_S-92.

³⁴⁴ <http://www.emfa.pt/www/esquadra-46>.

Tal como referido anteriormente, a área de busca e salvamento nacional é a segunda maior a nível mundial (cf. Figura 21), apenas suplementada pela do Canadá. Neste sentido, face às características de alcance, raio de acção e autonomia da aeronave não será de estranhar que a mesma seja igualmente operada pela RCAF: *Royal Canadian Air Force* nas mesmas missões, ainda que na versão CH-149 Cormorant³⁴⁵. Para além do Canadá, os outros parceiros da NATO que utilizam este helicóptero são: a Dinamarca, a Itália, a Noruega e o Reino Unido.

Não obstante as capacidades e as mais-valias demonstradas por estas aeronaves, tem havido dificuldades em garantir a manutenção regular e atempada das mesmas, não só por parte da FAP, mas também dos outros operadores militares da Aliança Atlântica. Desta forma, durante 2008 e 2011, a FAP viu-se obrigada a reincorporar e a reutilizar quatro helicópteros SA.330S Puma que operaram a partir da BA4 nos Açores.

*Aérospatiale SA 316 B Alouette III*³⁴⁶

A FAP opera desde 1963 o helicóptero SA 316 B Alouette III, sendo a segunda aeronave mais antiga presentemente operada por este ramo das Forças Armadas, apenas suplantada pelo de Havilland Canada Chipmunk Mk. 20³⁴⁷, em operação desde 1951, e actualmente utilizados como rebocadores de planadores na AFA: Academia da Força Aérea. De uma forma semelhante trata-se da segunda aeronave em que a FAP operou um maior número de exemplares, 142, ainda que nem todos simultaneamente,

³⁴⁵ Ver:

<http://www.rcf-arc.forces.gc.ca/en/aircraft-current/ch-149.page>,

http://en.wikipedia.org/wiki/AgustaWestland_CH-149_Cormorant.

³⁴⁶ Mais detalhes sobre as características desta aeronave e o seu uso pela FAP podem ser vistas em:

<http://www.emfa.pt/www/aeronave-3-sudaviation-se-3160-alouette-iii>,

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=31&P=77&R=FA#A1>,

http://en.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9rospatiale_Alouette_III.

³⁴⁷ Sobre esta aeronave consultar os seguintes sítios: <http://www.emfa.pt/www/aeronave-8>, http://en.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Canada_DHC-1_Chipmunk#Portuguese-built.

número somente superado pelo North American T-6 Texan/SNJ/Harvard³⁴⁸, com 257 aviões operado pela FAP e pelas suas antecessoras Aeronáutica Militar e Aviação Naval.

Na Guerra Colonial, os SA 316 B operavam na versão de transporte de tropas, nome de código “Canibal” e na versão “heli-canhão”, nome de código “Lobo Mau”, estes últimos dotado de um canhão de 20mm MG 151/20³⁴⁹ montado lateralmente. No pós-guerra os Alouette III operaram ainda como armamento casulos de foguetes não-guiados de 70mm.

Actualmente a FAP opera apenas seis aeronaves de asa rotativa SA 316 B Alouette III através da Esquadra 552 “Zangões”³⁵⁰, sediada na BA11, em Beja, em missões de instrução básica de pilotagem em helicópteros; transporte geral e tático; reconhecimento e apoio e, com relevância para o tema da presente tese, busca e salvamento costeiro. Neste último caso, encontra-se frequentemente estacionada no Aeródromo de Manobra n.º 1 (AM1), em Maceda-Ovar, uma aeronave deste tipo³⁵¹. De facto, ainda que o SA 316 B Alouette III não tenha nem de perto as capacidades do EH-101 Merlin, a presença de uma aeronave no AM1 permite melhorar os tempos de resposta a qualquer incidente que possa ocorrer na zona norte do país, nomeadamente na área costeira e como réplica a situações decorrentes da faina pesqueira ou do turismo balnear.

Feita que foi esta breve apresentação e descrição dos meios materiais ao serviço da Força Aérea Portuguesa, com capacidade de operação no espaço aeronaval de interesse nacional, falaremos agora concisamente da Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana.

³⁴⁸ Mais informação sobre este modelo pode ser encontrada em:
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=300&P=77&R=FA>,
http://en.wikipedia.org/wiki/North_American_T-6_Texan.

³⁴⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/MG_151_cannon.

³⁵⁰ Vide <http://www.emfa.pt/www/esquadra-51>.

³⁵¹ Consultar <http://www.emfa.pt/www/unidade-22-aerodromo-de-manobra-n-1>.

3.3.5. Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana

A Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da Guarda Nacional Republicana (GNR) tem a sua origem no século XIX, designadamente na Guarda Fiscal, cujo Regulamento Orgânico de 1885³⁵², previa o seguinte no seu Artigo 3.º: *“O serviço da Guarda Fiscal divide-se em serviço terrestre, e serviço marítimo; e (...) o serviço de fiscalização marítima e fluvial exerce-se nas águas territoriais, costas marítimas e portos, enseadas e ancoradouros do reino e ilhas adjacentes, e nos rios navegáveis comuns ou confinantes; e tem igualmente por objecto principal a repressão do contrabando e dos descaminhos aos direitos, e a polícia fiscal dos portos e ancoradouros no movimento das embarcações e mercadorias sujeitas a direitos cobrados nas alfândegas*³⁵³”.

Por sua vez, a versão mais recente do referido Regulamento Orgânico³⁵⁴, datada de 1985, referia no seu Artigo 5.º como competências legais da Guarda Fiscal: *“(...) Exercer a fiscalização dos navios e embarcações que se encontrem nos portos, enseadas, rios, ancoradouros ou rios limítrofes na zona fiscal terrestre e ainda a fiscalização dos que se encontrem dentro da zona marítima de respeito, sem prejuízo da fiscalização a exercer pela Marinha, num e noutro caso com excepção dos navios, unidades auxiliares e embarcações da Marinha; (...) Exercer a fiscalização das mercadorias que, dentro dos portos, aeroportos, estações fronteiriças terrestres, marítimas e aéreas e estações internacionais ferroviárias, ali permaneçam ou sejam objecto de qualquer movimentação; (...) Exercer a fiscalização nos casos de naufrágio, sinistro aéreo, arrojados e achados no mar; (...) Fiscalizar as fronteiras terrestres, marítimas e aéreas e em especial as estações fronteiriças terrestres e internacionais ferroviárias, os portos e aeroportos, pistas e aeródromos internacionais; (...) Controlar e fiscalizar o embarque, desembarque e trânsito nos portos e aeroportos internacionais, estações fronteiriças terrestres, estações internacionais ferroviárias e comboios internacionais, de acordo com a lei e com os protocolos acordados com outros órgãos de Administração Pública com interesse nesse protocolo; (...) Autorizar e fiscalizar a entrada de pessoas a bordo de embarcações e aeronaves; (...)”*.

³⁵² Decreto Regulamentar n.º 4, de 17 de Setembro de 1885.

³⁵³ A citação mantém a ortografia da época em que foi originalmente publicada.

³⁵⁴ Decreto-Lei n.º 373/85, de 20 de Setembro.

A Guarda Fiscal foi extinta em 1993, tendo as suas atribuições passado para a Brigada Fiscal da GNR entretanto criada³⁵⁵. Tal como referia a Lei Orgânica da GNR (LOGNR)³⁵⁶ no seu Artigo 70.º referente à Brigada Fiscal: “2 - *Compete especialmente à Brigada Fiscal: a) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais e regulamentares relativas às infracções fiscais, designadamente à lei aduaneira, em toda a extensão da fronteira marítima e zona marítima de respeito, com excepção das zonas fiscais; (...)*”.

Mais recentemente, em 2007, com a aprovação da LOGNR em vigor³⁵⁷, surge então a UCC, definida no Artigo 40.º como: “A UCC é uma unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVCC), distribuído ao longo da orla marítima”.

Em termos orgânicos, a UCC é comandada por um Major-General³⁵⁸, através do Comando e Estado-Maior, e articula-se através das seguintes subunidades:

- Destacamento de Vigilância Móvel, comandado por um Capitão;
- Cinco Destacamentos de Controlo Costeiro (DCC), comandados por Majores, localizados em Matosinhos, Figueira da Foz, Lisboa, Sines e Olhão;
- Dezasseis Subdestacamentos de Controlo Costeiro, comandados por oficiais subalternos, sediados em Caminha, Esposende, Matosinhos (enquadrados pelo DCC de Matosinhos), Figueira da Foz, Aveiro, Nazaré (comandados pelo DCC de Figueira da Foz), Peniche, Lisboa, Fonte da Telha e Setúbal (cujo comando é exercido pelo DCC de Lisboa), Sines, Aljezur e Vila Nova de Mil Fontes

³⁵⁵ Através do Decreto-Lei n.º 230/93, de 26 de Junho.

³⁵⁶ Na redacção dada então pelo Decreto-Lei n.º 231/93, de 26 de Junho.

³⁵⁷ Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro.

³⁵⁸ Ou Contra-Almirante se o comando for exercido por um militar oriundo da Armada.

(hierarquicamente dependentes do DCC de Sines), Olhão, Portimão e Vila Real de Santo António (encabeçados pelo DCC de Olhão)³⁵⁹.

Tal como referido anteriormente, no âmbito do Artigo 40.º da LOGNR, a UCC opera e gere o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVCC), que veio substituir o obsoleto *Long Arm Operational System* (LAOS), o qual consiste num sistema de monitorização através de vectores tão diversos como radares, sensores, câmaras de vídeo e de infravermelhos, que estarão dispostos ao longo de toda a costa de Portugal Continental, permitindo detectar movimentações até cerca de 120 milhas de distância. Este sistema vai permitir ajudar a combater algumas ameaças que o país enfrenta, designadamente ao nível do tráfico de droga e de armas, do contrabando e da imigração ilegal, permitindo a intervenção e intercepção de embarcações suspeitas através do recurso às Lanchas de Vigilância e Intercepção (LVI) da UCC, dos meios aéreos do Ministro da Administração Interna (MAI) ou da FAP, bem como das embarcações operadas pela Marinha. De salientar ainda que a implementação do SIVCC vai permitir canalizar e centralizar a informação recolhida num único ponto e, ainda que o SIVCC seja operado em exclusivo pela UCC da GNR, os dados recolhidos são partilhados com outras forças, tais como a Marinha, a Polícia Judiciária, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras ou a Polícia de Segurança Pública. Por outro lado, em termos de cooperação transfronteiriça, o SIVCC estará ainda conectado com o *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior* (SIVE)³⁶⁰ operado pelas autoridades espanholas³⁶¹.

No âmbito da “gestão” de eventuais “conflitos” de interesse e actuação entre a UCC da GNR, a AMN, a Marinha e outras entidades, o Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro, veio articular a acção das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional. Neste sentido, os Artigos 3.º e 4.º são esclarecedores: “Artigo 3.º - *Matérias a coordenar pela Marinha/AMN*

³⁵⁹ Tal como transparece da lista de Destacamentos e Subdestacamentos apresentada a UCC não exerce a sua acção nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sendo a actividade da GNR nestes pontos do território nacional desenvolvida apenas através de subunidades da UAF: Unidade de Acção Fiscal.

³⁶⁰ Vide <http://www.guardiacivil.es/es/prensa/especiales/sive/>,
http://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_Integrado_de_Vigilancia_Exterior.

³⁶¹ Cf. Marinho (2010: 12).

1 - Compete à Marinha/AMN coordenar a actuação da GNR no tocante à segurança da navegação dos navios e embarcações de pesca, de comércio e da náutica de recreio.

2 - Compete à Marinha/AMN coordenar, no âmbito operacional, as acções de vigilância e fiscalização das actividades de pesca e culturas marinhas exercidas em espaços sob soberania e jurisdição nacional, sem prejuízo das competências que a lei comete (...) [as] restantes autoridades com intervenção na matéria.

3 - Compete à Marinha/AMN coordenar as acções de vigilância e fiscalização dos navios e embarcações por forma a prevenir e detectar quaisquer actividades ilícitas de poluição do meio marinho por produtos poluentes, designadamente hidrocarbonetos (...).

4 - A GNR pode realizar, nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio, acções de fiscalização às embarcações da náutica de recreio, de tal dando conhecimento ao órgão local da autoridade marítima competente (...).

Artigo 4.º

Matérias a coordenar pela GNR

1 - Compete à GNR coordenar a actuação dos órgãos e serviços da Marinha/AMN no âmbito das infracções tributárias, fiscais e aduaneiras fora das instalações portuárias. (...)

3 - Os órgãos e serviços da Marinha/AMN colaboram, no quadro das suas competências próprias ou por solicitação da GNR ou de entidade competente da tutela das pescas, no âmbito da fiscalização da comercialização de produtos piscícolas e detecção e repressão de ilícitos em lotas e em espaços portuários”.

Não obstante, a regulamentação da articulação das entidades supra-referidas, existem sempre “pontos de tensão” e situações operacionais concretas de alguma “indefinição” e sobreposição de competências, havendo pois defensores quer da

primazia da Marinha, quer da UCC da GNR, quer ainda cultores da criação de uma nova instituição tipo Guarda Costeira.

De entre os meios de vigilância da UCC da GNR, para além dos meios terrestres, nomeadamente os “tradicionais” binóculos, as câmaras de visão nocturna e de leitura térmica OPAL26 e os radares, destacam-se ainda os meios navais, designadamente doze Lanchas de Vigilância e Intercepção (LVI) e oito Lanchas de Fiscalização de Águas interiores (LFA).

As LVI são embarcações velozes, capazes de intervir rapidamente em condições normais de mar em qualquer ponto do mar territorial e as LFA destinam-se à operação em rios, estuários e águas interiores, podendo ainda, em caso de condições favoráveis de mar, realizar operações junto à costa.

As LVI fazem parte da Classe Ribamar que consiste nas seguintes embarcações: LVI Apúlia, LVI Atalaia, LVI Azoia, LVI Buarcos, LVI Burgau, LVI Cabedelo, LVI Consolação, LVI Mindelo, LVI Muranzel, LVI Ribamar, LVI Salema e LVI Zavial. Já as LFA pertencem à Classe Falcão da Madeira que engloba os seguintes navios: LFA Aquarius, LFA Aries, LFA Cancer, LFA Capricornius, LFA Falcão da Madeira, LFA Libra, LFA Scorpius e LFA Zodíaco.

3.4. Síntese do capítulo III

No capítulo que agora se encerra procuramos dissertar acerca da relação, que podemos dizer sem grande hiperbolização, biunívoca entre Portugal e Mar. Desde logo debruçamo-nos, muito brevemente, sobre o papel histórico que o domínio marítimo tem tido sobre Portugal, de seguida referimos mais detalhadamente o enquadramento jurídico, comunitário e, principalmente, nacional que norteia e regula as actividades marítimas. Por fim centramo-nos na análise dos meios materiais ao dispor das Forças Armadas e de Segurança com vista a assegurar as missões de *Safety* e *Security* no espaço marítimo de interesse nacional.

Este último aspecto surge como bastante importante, uma vez que vai condicionar a possível alocação de recursos financeiros às Forças Armadas e às Forças e Serviços de Segurança, com reflexo no nível e na capacidade com que os recursos humanos e materiais das mesmas podem assegurar a vigilância e defesa do espaço marítimo de interesse nacional.

De seguida vamos introduzir o capítulo IV - *Portugal e o Mar – Extensão da Plataforma Continental* que, juntamente com o capítulo V – *A Maritimidade Portuguesa – A Plataforma Continental Estendida*, constitui o *leitmotiv* que preside à presente tese.

Deste modo, o próximo capítulo (capítulo IV) irá desenvolver questões de natureza geoeconómica, geopolítica e geoestratégica, cruzando dados relativos a actividades produtivas relacionadas com o Mar com elementos associados quer ao domínio estratégico, quer à própria geografia, quer à esfera política. Pretendemos, deste modo, oferecer uma mais ampla perspectiva sobre o amplo contexto em que se insere a problemática central da nossa tese que corresponde à extensão da Plataforma Continental Portuguesa.

CAPITULO IV – PORTUGAL E O MAR – EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

*E ao imenso e possível oceano
Ensinam estas quinas, que aqui vês,
Que o mar com fim será grego ou romano:
O mar sem fim é portuguez*

Fernando Pessoa, *Mensagem*, Mar Português - III.
Padrão

4.1. Extensão da Plataforma Continental e Território Nacional

4.1.1. O Território Marítimo Português

Quanto ao Território Marítimo actual, quer o relativo ao continente, quer o que contorna os arquipélagos dos Açores e da Madeira, Portugal adoptou, através de alguns diplomas, várias das figuras já mencionadas no capítulo de abertura da nossa dissertação de doutoramento. Assim, a sua ZEE de 200 milhas foi definida nas 200 milhas logo pela Lei n.º 33/77, de 28 de Maio, que também fixou os limites do Mar Territorial em 12 milhas – contudo, esta Lei não delimitou a Zona Contígua, situação que só muito recentemente rectificou. Mais concretamente, o Estado Português consagrou os seus actuais poderes no espaço marítimo adjacente ao seu território terrestre na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, já tendo por base/inspiração a CNUDM, a que já se fez referência no primeiro capítulo da presente tese.

Assim, Portugal passou a contar desde 1977 com uma ZEE de 1.7 Mkm² (milhões de quilómetros quadrados), repartida do seguinte modo: 319.500 km² em Portugal Continental; 984.300 km² na Região Autónoma dos Açores e 411.000 km² na Região Autónoma da Madeira.

Já quanto à Plataforma Continental, actualmente (isto é, a situação que é reconhecida até à aprovação da proposta do Estado Português por parte da Comissão de Limites da Plataforma Continental), esta tem a seguinte dimensão:

4.1.2. Projecto de Extensão

Em face da possível futura extensão da Plataforma Continental, Portugal poderá ainda alargar o seu espaço marítimo. Isto porque a CNUDM refere também que um Estado costeiro pode reclamar áreas do leito e do subsolo do oceano além do limite das 200 milhas, quando o bordo exterior da margem continental se situe para além desse limite.

Este último aspecto carece de uma delimitação científica precisa, pelo que Portugal criou em 1998 uma Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, a qual apresentou a 11 de Maio de 2009 à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão constituído no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), uma proposta de extensão da Plataforma Continental para as 350 milhas náuticas.

Nos termos desta proposta, a extensão da Plataforma Continental Portuguesa passará da actual área marítima de 1.727.408 km² para uma de 3.027.408 km², tornando-se, assim, a 10^a maior em termos mundiais, o que, consequentemente, aumentará a jurisdição portuguesa em 1,3 milhões de km², ou seja, 14,9 vezes a área de Portugal Continental.

Nos termos das conclusões apresentadas pela Estrutura de Missão para Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), as razões que impulsionaram o desígnio de Portugal no *supra* mencionado processo de extensão da sua Plataforma Continental visam obter:

1. Projecção internacional – Com a extensão da Plataforma Continental Portugal poderá demonstrar, no plano internacional, o seu *know-how* científico-tecnológico no domínio dos mares e nas ciências a eles ligados;
2. Reposicionamento geoestratégico – Com a extensão da Plataforma Continental verificar-se-á o reforço inequívoco do posicionamento Português em relação ao Oceano Atlântico, aumentando, consequentemente, o seu peso no palco internacional;
3. Equipamento científicos – Com o projecto de extensão da Plataforma Continental, Portugal investiu em componentes de *I&D* inovadores, tendência que será, certamente, reforçada;
4. Desenvolvimento científico – Com a janela de oportunidades que surge com a nova dimensão da Plataforma Continental, verificar-se-ão mais iniciativas em áreas científicas tão diversas como a hidrografia, a geologia, a geofísica e o direito internacional, com o consequente aumento e especialização do corpo científico nacional e na integração de mais investigadores no projecto;
5. Impacto socioeconómico – Com a concretização destes objectivos criar-se-á um potencial aumento de diversas áreas, com consequências económicas, ao permitir um desenvolvimento mais eficiente de inúmeros sectores produtivos relacionados com o Mar;
6. Legado Futuro – Com todos estes desenvolvimentos, há uma perspectiva de melhoria da qualidade de vida, tendo em conta o potencial crescimento económico e, também, uma maior preocupação ecológica decorrente desta nova realidade.

4.2. Reforço Estratégico

O designado “reforço estratégico”, no sentido em que se inscreve a orientação temática do nosso projecto de investigação, relaciona-se com as dimensões da geoestratégia-geopolítica e da geoeconomia, a que temos aludido em diferentes partes da nossa análise. Assim, a melhoria (“reforço”) do posicionamento do nosso País, no quadro europeu e global, deverá decorrer, por um lado, da mais efectiva

presença de Portugal em organizações internacionais associadas aos problemas marítimos e, por outro lado, da dotação, em meios materiais e humanos, de uma verdadeira capacidade de tirar partido do nosso “ganho territorial”, decorrente da extensão da plataforma continental portuguesa. Deste modo, iremos, nos pontos seguintes, analisar sucessivamente as questões associadas:

- a) À presença portuguesa em fóruns/organizações internacionais;
- b) Aos potenciais benefícios geoestratégicos decorrentes do alargamento da plataforma continental;
- c) À vertente da segurança relacionada com as capacidades operacionais da nossa Marinha de Guerra;
- d) Às políticas de base geoeconómica destinadas a promover o melhor aproveitamento dos recursos e das potencialidades oferecidas pelo novo “Espaço Atlântico” sob jurisdição portuguesa.

Esperamos, deste modo, construir um quadro analítico alargado sobre as várias dimensões que estão em causa, quando se perspectiva o desenvolvimento de uma nova política global para o “mar português”³⁶². Importam mencionar, que este enquadramento servirá de “pano de fundo” para a reflexão desenvolvida no capítulo V e referente à análise dos resultados do Inquérito Delphi. Iniciaremos a nossa reflexão, tal como mencionado anteriormente, pelas questões associadas à relevância de Portugal passar a ter um papel mais interventivo e visível em organizações/fóruns ligados a questões marítimas.

4.2.1. Fóruns Internacionais

Importa mencionar que o designado “reforço estratégico” é, também, uma função do prestígio que decorre da presença do País em organizações internacionais que tenham como uma das suas áreas de actuação, os problemas relacionados com as estratégias de preservação e de aproveitamento do potencial dos oceanos. Assim, o

³⁶² Vários dos documentos a que fizemos referência em parte anterior da nossa tese, de que é exemplo, a Estratégia para o Mar, indicam pistas muito válidas neste sentido.

"prestígio granjeado por Portugal na sequência do êxito do Ano Internacional dos Oceanos e da realização da Expo 98 permitiu-lhe assumir posições de liderança internacional em assuntos relacionados com o mar, que se traduziu na simpatia demonstrada por muitos Estados-Membros da ONU pelas posições defendidas por Portugal e no apoio de diversas candidaturas nacionais. Neste âmbito, merece referência a candidatura, bem-sucedida, de Lisboa para sede da Agência Europeia de Segurança Marítima, bem como a eleição, em 2002, pela primeira vez, de um português para a CLPC da ONU. Este facto (...) coloca o país ao nível dos mais desenvolvidos nesta área, representando a submissão da reclamação portuguesa à CLPC a afirmação da capacidade nacional neste âmbito³⁶³".

Com o alargamento da Plataforma Continental e o aumento considerável da área atlântica sob jurisdição portuguesa abre-se uma importante oportunidade para a afirmação de Portugal no quadro das principais organizações europeias e mundiais que lidam com o que poderíamos chamar de "assuntos do mar". Uma presença portuguesa diversificada e bem estruturada nos fóruns internacionais poderá constituir um importante resultado do processo de alargamento da plataforma continental. Voltaremos a este assunto no capítulo seguinte da presente tese de doutoramento, quando da análise dos resultados do Inquérito *Delphi*.

4.3. Posicionamento Geoestratégico e Geopolítico

4.3.1. A Dimensão e o Significado da Geografia

Como nota introdutória da nossa reflexão, poderíamos afirmar que a *articulação transatlântica* corresponde, sem qualquer dúvida, a um dos elementos mais relevantes no âmbito das questões analisadas na presente tese de doutoramento. Neste sentido, gostaríamos de lembrar, a título demonstrativo, as

³⁶³ Cunha (2011: 39 *apud* Ferreira da Silva, 2012: 71) e Ribeiro (2010: 175-176 *apud* Ferreira da Silva, 2012: 72).

sucessivas referências relativas aos casos comparativos seleccionados e que foram alvo de reflexão no capítulo II da tese de doutoramento. Portugal poderá vir a desempenhar um interessante papel de “*gateway*” para a União Europeia³⁶⁴, tirando partido da sua geografia³⁶⁵ (aqui entendida como o somatório das duas dimensões-chave, correspondentes ao território e à posição) e aproveitando as consequências para o tráfego marítimo do alargamento do Canal do Panamá.

Face ao que antecede, Portugal não pode ser encarado como um país periférico, mas antes como um país de articulação transatlântica entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, onde o Brasil e alguns Países Africanos de língua oficial portuguesa estão a assumir actualmente um relevo muito especial, situando-se ainda na confluência entre a Europa e o Norte de África. Ora, estas articulações são reforçadas por terem suporte significativo no mar³⁶⁶.

De entre os pontos nevrálgicos que historicamente permitiram e ainda continuam a permitir um contacto mais intenso, considerando múltiplos fluxos, desde pessoas, produtos, serviços, recursos financeiros e até informação, entre o mar e a terra encontram-se as cidades marítimo-portuárias. Desde logo, a fundação das principais cidades portuguesas, Lisboa e Porto, radicam em grande parte nessa ligação centenária, quiçá milenar, com o mar.

Neste sentido será útil referir duas noções elementares da Geografia Urbana, os conceitos de *Sítio* e de *Posição* ou *Situação*. Para Teresa Barata Salgueiro, “*A posição refere-se à localização à escala regional, portanto, ao posicionamento face a outros núcleos de povoamento ou às vias de comunicação e está intimamente relacionada com a função original da cidade, a sua razão de ser. Enquanto o sítio compreende o conjunto de características do local concreto onde implantam as construções, principalmente as topográficas e geológicas. Para cada posição há normalmente mais do que um sítio possível. A selecção do local recai sobre a hipótese que se apresentar como mãos favorável aos primeiros ocupantes (...)*”³⁶⁷.

³⁶⁴ Ver, por exemplo, a opinião expressa pelo Professor Doutor Thomas Cioppa sobre este assunto.

³⁶⁵ Sobre a relevância da Geografia para as relações internacionais ver, por exemplo, Blij (2012).

³⁶⁶ Cf. Lopo Cajarabille (2009).

³⁶⁷ Barata Salgueiro (1999: 149).

Jacqueline Beaujeu-Garnier partilha da mesma opinião e refere que: *“A situação designa as condições gerais do meio em que uma cidade se insere; o sítio designa o lugar preciso da implantação inicial da cidade. (...) O sítio, frequentemente, não tem mais do que um valor histórico. O desenvolvimento da cidade faz-se a partir dele; a cidade envolve-o, ultrapassa-o, transforma-o e, por vezes, mesmo abandona-o. Pelo contrário a situação tem, frequentemente, um valor mais permanente, que os séculos contribuem para realçar de modo diferente*³⁶⁸”.

Deste modo, e considerando a temática em discussão em sede do presente subcapítulo, não será de estranhar que alguns dos principais pontos nevrálgicos do sistema urbano a nível mundial sejam cidades marítimo-portuárias, *“as cidades situadas à beira-mar ou na margem de um rio são numerosas, porque as vias de água sempre atraíram os homens e, frequentemente, mesmo sem trabalhos preliminares, têm ajudado a penetração dos continentes (...). Na maior parte dos países do mundo, um mapa das cidades de certa importância mostra vales e margens materializados por elas. As cidades mais importantes desta categoria estão situadas em pontos característicos de transbordo, de ruptura de carga, ou seja, de contacto*³⁶⁹”.

Dentro das cidades marítimo-portuárias, obviamente que os portos destacam-se como pontos nodais nesse interface terra-mar, pelo que iremos referir alguns aspectos da relação porto-cidade.

Os portos são áreas abrigadas onde os navios podem carregar ou descarregar as mercadorias e beneficiar de vários serviços, como por exemplo o abastecimento e a reparação. Contudo, ao longo dos tempos, a noção tradicional do porto como espaço que estabelece a mediação entre dois modos de transporte, permitindo a acostagem de navios e a passagem de mercadorias, foi evoluindo, tornando-se cada vez mais complexa³⁷⁰.

O uso do transporte marítimo foi, desde sempre, essencialmente mercantil, uma vez que se trata do modo de transporte mais barato para transacções de

³⁶⁸ Beaujeu-Garnier (1997: 76).

³⁶⁹ Beaujeu-Garnier (1997: 77).

³⁷⁰ Cf. Figueira de Sousa (1994).

mercadorias a média/longa distância, nomeadamente se forem de grande volume e baixo valor.

No século XVIII, a substituição da vela pelo vapor como meio de propulsão e a consequente independência face às condições dos ventos e das correntes marítimas resultou, primeiramente, na alteração das rotas existentes e na modificação da importância de alguns portos de escala tradicionais. Contudo, a forte necessidade de abastecimento de carvão, derivada do grande consumo daquele combustível e do necessário compromisso entre o espaço reservado para o armazenamento da carga e para o carvão a bordo, manteve a necessidade de muitas escalas durante as viagens³⁷¹.

Esta fase ficou marcada pela afirmação e desenvolvimento da função comercial e pela transformação estrutural dos portos através da construção de molhes e docas especializadas para a manipulação de mercadorias. Pelo que a, *“construction of large-scale harbor áreas in the nineteenth century represented, in the extreme, the transformation of the city from an enclosed to a modern, open system. From time immemorial, the port has been the area in which the network of the city is confronted with the network of international transportation. Prior to the nineteenth century, this hub was controlled and dominated in many respects – for military and political reasons – by the city”*³⁷².

A terceira fase de transformação estrutural dos grandes portos iniciou-se a partir do fim da II Guerra Mundial, com o crescimento acentuado do transporte marítimo, em resultado da internacionalização crescente da economia mundial.

Durante a fase económica neo-industrial ou neo-técnica³⁷³, que caracterizou a segunda metade do século XX, houve um grande crescimento do comércio internacional, provocado pelas crescentes necessidades de produtos energéticos e matérias-primas por parte dos Países Desenvolvidos (América do Norte, Europa Ocidental e Japão). Deste modo, a *“internacionalização das trocas”* conduziu a um crescimento, aceleração do crescimento e aumento das distâncias por parte dos transportes marítimos.

³⁷¹ Cf. Figueira de Sousa (1994).

³⁷² Meyer (1999: 25).

³⁷³ Cf. Vallega (1984 *apud* Figueira de Sousa, 1994).

De facto, não nos devemos esquecer que a segunda metade do século XX ocasionou um conjunto de profundas alterações nas frotas de navios de mercadorias, em virtude de três factores essenciais:

- O incremento do comércio internacional e o consequente desenvolvimento do transporte marítimo;
- A abertura de novos mercados em regiões do mundo, até aí, mais periféricas e menos desenvolvidas;
- A necessidade de proceder à reconstrução das frotas para responder às perdas ocorridas no decurso da Guerra e fazer face às novas exigências do comércio internacional
- O incremento das distâncias a percorrer pelos navios em consequência do encerramento, temporário, do canal do Suez, em 1956.

As soluções para a crise surgiram ao nível da organização do transporte marítimo e da evolução da tecnologia:

A revolução do transporte marítimo, manifestada por um conjunto de inovações tecnológicas e organizativas resultou de um conjunto de circunstâncias decisivas³⁷⁴: a Divisão Internacional do Trabalho, as transformações das economias industriais e as mutações dos equilíbrios políticos mundiais, o que contribuiu para um extraordinário auge do tráfego comercial marítimo no pós-II Guerra Mundial.

Uma das inovações técnicas que mais alterou as estruturas portuárias foi a standardização das cargas conseguida pelo uso do contentor. De facto, a disseminação do contentor permitiu uma maior rentabilização dos navios, uma vez que o armazenamento da mercadoria em contentores possibilitou a redução dos tempos de escala portuários e aumentar o volume útil dos recintos de carga de cada navio. Por outro lado, o contentor potencializou uma conexão intermodal nos

³⁷⁴ Cf. Vallega (1984 *apud* Figueira de Sousa, 1994).

transportes, pois cada modo, ao coordenar os ritmos de rotação com os outros, melhora a sua própria produtividade³⁷⁵.

A expansão industrial portuária é o símbolo da reestruturação destes países, da renovação do seu sistema produtivo e da sua reinserção no sistema económico. Esta progressiva transformação dos grandes portos mundiais em centros impulsionadores do comércio exterior levou a que, alguns, dos organismos portuários metropolitanos surgissem como “empresas terciárias”, ao serviço do transporte multimodal³⁷⁶.

A actividade portuária era interpretada por meio das três funções económicas que tradicionalmente se consideravam dominantes: a regional (serviços portuários à área de influência da cidade-porto), a industrial (serviços portuários às indústrias localizadas na área de gestão do porto) e a comercial (processos de trocas de mercadorias com territórios ultramarinos, papel do porto como centro de mercado)³⁷⁷.

Alguns autores afirmam que, actualmente, os portos são instrumentos das economias nacionais, por oposição à visão histórica dos portos como pólos de afirmação regional. De facto, devemos ter em conta que, tanto nas regiões economicamente desenvolvidas, como nas menos desenvolvidas, os portos funcionam como importantes *gateways* (nós de transporte) para o desenvolvimento regional, *“(...) the role of the cityport in a regional development context is beginning to receive increased attention, in terms of the impacts of rapid urban growth and port activity on neighbouring coastal environments, and in terms of the search for a more balanced, integrated approach to the management of port-city regions”*³⁷⁸.

Considerando que a organização de cada região reflecte-se no desenho da sua rede de transportes e, partindo da base da organização funcional da região, a análise de uma rede de transportes deve ser vista de vários ângulos: os enlaces e os fluxos da rede, os centros ou nós conectados com estes enlaces e as estruturas de domínio e competitividade entre nós.

³⁷⁵ Cf. Figueira de Sousa (1994).

³⁷⁶ Cf. Malezieux e Fischer (1986: 221-230 *apud* Figueira de Sousa, 2004: 13).

³⁷⁷ Cf. Rousier (1930 *apud* Figueira de Sousa, 2004: 16).

³⁷⁸ Hoyle (1996: 2).

Também a escala constitui uma componente fundamental na geografia portuária, onde se distinguem três componentes essenciais³⁷⁹: o *subsistema intraportuário*, definido pelos limites do porto, o *hinterland portuário*, englobando as actividades económicas e as redes de transporte terrestres que ligam o porto ao território envolvente, e o *foreland portuário*, que inclui as linhas de navegação, os portos e regiões de destino.

Depois da II Guerra Mundial, destacaram-se duas escolas com diferentes abordagens no estudo da geografia e da economia portuária³⁸⁰: a “*escola oceânica*” do Havre – onde se destacou o geógrafo Vigarié com as suas reflexões e análises metodológicas sobre os elementos da *triptyque portuaire* – muito centrada, como o próprio nome indicia, nos elementos de dependência oceânica (estudava sobretudo as relações oceânicas e procurava nelas as explicações para o desenvolvimento dos portos e dos sistemas portuários); e a “*escola holandesa*”, muito ligada ao porto de Roterdão e orientada para os elementos de dependência continental, ou seja, os factores que influenciavam o desenvolvimento do porto e dos tráfegos dependiam do *hinterland*.

Outra questão relacionada com a escala na geografia portuária é a passagem do porto, considerado individualmente, para o sistema portuário. Trata-se da rede de relacionamento intraportuário, envolvendo subsistemas locais e regionais e criando um grau de interdependência entre portos próximos geograficamente. Nesta escala, incluem-se também os estudos relacionados com os acordos administrativos ou comerciais que regulam o funcionamento do sistema portuário mundial³⁸¹.

Podem ser identificados sete categorias de estudos relacionados com os portos: histórico-genéticos; económicos; de desenvolvimento regional; técnicos; comparativos; de orientação-futura (planeamento) e de sistemas mundiais³⁸².

As funções desempenhadas pelos portos – e as suas próprias instalações, equipamentos, procedimentos – sofreram alterações ao longo dos tempos, derivadas

³⁷⁹ Cf. Hilling e Hoyle (1984: 3 *apud* Figueira de Sousa, 2004: 20).

³⁸⁰ Cf. Figueira de Sousa (1994).

³⁸¹ *Idem*.

³⁸² Cf. Bird (1980 *apud* Hilling e Hoyle, 1984: 3, por sua vez referidos por Figueira de Sousa, 2004: 21).

de um conjunto de factores interligados, nomeadamente: alterações nos padrões de comércio internacional e na organização dos transportes marítimos; a evolução dos navios (forma de propulsão, dimensão, capacidade, equipamentos de carga e descarga) e modificações nas tecnologias de movimentação de mercadorias³⁸³.

Estes factores tiveram consequência no desenvolvimento de novas actividades e serviços prestados pelos portos, assim como nas funções disponibilizadas e na transformação e redimensionamento das suas infra-estruturas e equipamentos, com reflexos na dimensão e na morfologia dos portos,

A crise do modelo fordista e a reconfiguração do sistema logístico, portuário e de transportes levou ao abandono e desqualificação de algumas áreas, anteriormente afectas aquelas actividades e que, face ao novo contexto emergente, perderam o seu dinamismo anterior. Já na década de 60, nos Estados Unidos, se registavam movimentos de recuperação urbano-portuária, que se propagaram pelas restantes regiões do Mundo no final da década de 70. Este período correspondeu ao início das grandes projectos de reconversão urbanística do “miolo” portuário que, frequentemente, se encontrava desaproveitado e ambientalmente degradado, *“of particular interest in the recent development of nineteenth-century harbour areas is the obvious decline of functionalism in urban planning, as well as the appearance of a search for new fundamentals of plan development and design. (...) Consequently, the first generation of plans for old harbor areas in the 1960 and ‘70s provided (...) a totally new spatial shape and structure to be created”*³⁸⁴.

De facto, as políticas de Desenvolvimento do pós-II Guerra Mundial corresponderam a uma época de elevado crescimento económico (período compreendido entre a II Guerra Mundial e a crise petrolífera da década de 70, conhecido como os “*gloriosos trinta*”), que facilitavam a implementação de políticas de crescimento económico. Conforme explica Georges Benko, *“o crescimento do pós-guerra é essencialmente imputável a dois factores excepcionais. De um lado a intervenção do Estado (Estado-empresário, Estado-providência), sob a influência dos princípios Keynesianos, em domínios específicos (P&D, sector nuclear, espaço),*

³⁸³ Cf. Figueira de Sousa (1994).

³⁸⁴ Meyer (1999: 15).

*sustentou as actividades económicas; de outro, a liberação das trocas internacionais facilitou a expansão da área de difusão da inovação, aumentando assim as possibilidades de crescimento de progresso técnico. O contexto internacional favoreceu igualmente a explosão ao estabelecer uma regulação geral (instituições, regras monetárias, etc.)*³⁸⁵.

Neste sentido, as políticas económicas, inspiradas pelo *Neo-Keynesianismo*, fomentaram a intervenção estatal na economia através de:

- Apoios e subvenções aos sectores menos competitivos;
- Investimentos públicos no tecido produtivo, através da criação de empresas públicas e/ou participação no capital de empresas privadas;
- Captação de investimento exteriores às regiões, sobretudo através de investimentos públicos em infra-estruturas [como é o caso do portos], transportes e energia.

A partir da década de 50, a dinâmica económica internacional conduziu a uma nova Divisão Internacional do Trabalho, transformações das economias industriais e mutações dos equilíbrios políticos mundiais, que provocaram modificações na circulação marítima. Nas décadas seguintes, os transportes marítimos foram ser o instrumento básico das trocas, a nível mundial, um movimento que se afirmou cada vez mais intenso e extenso³⁸⁶.

Foi neste contexto histórico e económico que surgiu a teoria dos “*Pólos de Crescimento*”³⁸⁷, a qual defendia que os mesmos teriam um efeito de propagação, dinamizando as áreas periféricas e menos desenvolvidas, “[o Pólo de Crescimento] surge devido ao aparecimento de uma indústria motriz, considerando como tal aquela indústria que, antes das demais, realiza a separação dos factores da produção, provoca

³⁸⁵ Benko (1996: 27).

³⁸⁶ Cf. Figueira de Sousa (1994).

³⁸⁷ Cf. Perroux (1971 *apud* Pereira Marques, 2008: 17).

a concentração de capitais sob um mesmo poder e decompõe tecnicamente as tarefas e a mecanização³⁸⁸.

O “*Pólo de Crescimento*” é sempre um ponto ou uma área que influencia uma determinada região. Para que esta influência seja realmente exercida em toda a sua dimensão, o pólo precisa de canais que o liguem à região. Os portos, as estradas, os meios de transporte ou de comunicação, desempenham esta função, possibilitando o crescimento dos pólos principais, pela formação dos “*nós de tráfego*” e de “*zonas de desenvolvimento*”.

Em termos espaciais, estes fenómenos seriam concentrados nos referidos “*Pólos de Crescimento*” que teriam um efeito difusor na economia. Os “*Pólos de Crescimento*” seriam então áreas de actividade económica concentrada e altamente interdependente (por exemplo, complexos portuário-industriais) que exerciam uma influência decisiva no ritmo de desenvolvimento dos sistemas produtivos, verdadeiros centros para a criação e difusão espacial das inovações e do Desenvolvimento.

Nas regiões litorais, o “*Pólo de Crescimento*” surgia, frequentemente, associado a uma complexa infra-estrutura portuária, sendo por vezes o próprio porto, o “*coração*” do “*Pólo de Crescimento*”. Em Portugal, o complexo portuário-industrial de Sines, representa uma situação em que o porto, mais do que “*mera*” infra-estrutura de apoio à actividade económica, surge como o núcleo fundamental e estruturante de tudo o complexo portuário-industrial.

A política francesa de Ordenamento do Território apoiou-se nos portos e particularmente na sua função industrial para desenvolver grandes pólos industriais – casos de Marselha-Foz, Havre e Dunquerque – onde grandes áreas industriais foram planeadas e ocupadas no contexto de uma política integrada de desenvolvimento regional. Noutros países, como os Estados Unidos, Grã-Bretanha, Japão, Holanda, Bélgica e Alemanha desenvolveram-se projectos similares³⁸⁹.

Conforme referido anteriormente, esta linha de pensamento funcionalista surgiu numa época de pleno crescimento da economia mundial, onde a concepção

³⁸⁸ Andrade (1987: 58 *apud* Pereira Marques, 2008: 17).

³⁸⁹ Cf. Figueira de Sousa (1994).

dominante era a de que o Estado deveria intervir no sentido de corrigir as assimetrias regionais internas. Contudo, este modelo de desenvolvimento funcionalista-keynesiano-fordista deixou de ser economicamente (e até ambientalmente) sustentável, sofrendo um “rude golpe” nos anos 70 com as “crises do petróleo”. Para Georges Benko, *“dans le domaine industriel, cette crise apparaît comme celle d’un modèle de production et d’organisation basé sur l’extension progressive du fordisme. (...) Cette situation a amené les acteurs économiques vers un nouveau modèle de développement, qui a des effets importants sur le mode de spatialisation du système productif. Les producteurs profitent de cette période transitoire et réorganisent leurs méthodes de travail, ils saisissent aussi les nouvelles opportunités géographiques et technologiques qui leur sont offertes”*³⁹⁰.

De facto, a interligação e a interdependência entre os portos e indústria, que prevaleceu durante mais de um século em grande parte das cidades portuárias da Europa Ocidental e América do Norte e que isolou grandes frentes urbanas do seu tradicional contacto com a água, deu lugar à “aliança” porto-logística, com novas exigências de implementação que tiveram impactos distintos na estrutura urbana:

- Os portos antigos, naturais ou artificiais, encravados na cidade, evoluíram lentamente com ela, *imprimindo-lhe aos poucos um carácter e um ambiente específico aos bairros adjacentes.* As infra-estruturas que já não faziam face às necessidades actuais dos tráfegos e dos usos portuários, foram reconvertidas para outros usos portuários – portos de recreio, portos desportivos – ou para actividades relacionadas com o lazer.
- As zonas modernas dos novos portos, afastados frequentemente da cidade histórica, com grandes docas e superfícies terrestres dedicadas à indústria e ao armazenamento (refinarias, siderurgias, contentores, granéis sólidos, etc.) produzem importantes impactos territoriais nas regiões onde se fixam. A configuração de novas necessidades, obrigou as autoridades portuárias a repensar a localização das suas actividades, o que conduziu à deslocação total ou parcial das infra estruturas portuárias para espaços mais afastados da

³⁹⁰ Benko (1990: 12 *apud* Pereira Marques, 2008: 20).

cidade, libertando, em muitos casos, extensas áreas ribeirinhas para funções urbanas, permitindo a instalação de novos usos³⁹¹.

As novas necessidades decorrentes das crises da década de 70 tiveram reflexos ao nível da reconversão de alguns sectores industriais tradicionais, como o carvão e o aço, provocando importantes crises nas regiões em que estes sectores eram dominantes (regiões siderúrgicas e mineiras da Inglaterra e Alemanha, por exemplo), mas também zonas portuárias a partir das quais esses produtos eram exportados. De facto esta reconversão passou quer pelas imprescindíveis mudanças tecnológicas, quer por reestruturações do quadro de pessoal das empresas e deslocalizações que aumentaram a taxa de desemprego nestas regiões³⁹².

Neste contexto aumentou a importância dos serviços no sector produtivo e surgiram novas tendências de localização e funcionamento, quer das empresas industriais, quer dos portos que as serviam. No caso da circulação marítima, os centros de oferta são os responsáveis pela actividade das rotas oceânicas, densidade de circulação, natureza das trocas e variedade e nacionalidade dos instrumentos náuticos. Desta forma o tráfego marítimo comercial mundial é gerido pelos centros económicos dinamizadores dos fluxos de mercadorias³⁹³. Portanto, os transportes marítimos, ao serem a infra-estrutura material das trocas comerciais, são muito sensíveis às alterações económicas e políticas mundiais.

Actualmente, a reorganização das áreas portuárias está estreitamente ligada ao Planeamento Estratégico urbano, à requalificação urbana, à transformação da imagem e do ambiente urbano e da modificação dos modos de vida na cidade. Esta realidade permite a construção de uma nova relação e de uma nova convivência entre a cidade e o porto, surgindo um novo paradigma para as cidades portuárias neste início de século.

O Planeamento Estratégico territorial tem como objectivo pensar e equacionar os futuros desejáveis e possíveis para uma entidade e de uniformizar as decisões e medidas concretas. Têm um carácter indicativo, onde é definido um modelo territorial

³⁹¹ Cf. Alemany (1989: 38 *apud* Figueira de Sousa, 2004: 36).

³⁹² Cf. Pereira Marques (2008).

³⁹³ Cf. Vigarié (1981 *apud* Figueira de Sousa, 2004: 73-74).

podendo posteriormente ter alguns campos concretos no plano de ordenamento. Este tipo de planeamento tem especial utilização em situação de crise ou em projectos de grande envergadura, como são os casos das cidades de Barcelona, Bilbao e Lisboa (EXPO 98). Também é utilizado, em situações de incapacidade da administração pública, levar a cabo um plano ou um projecto sozinha, necessitando da congregação de vários actores. Mobilização é a chave do sucesso do Planeamento Estratégico, pois este depende da capacidade de mobilizar os vários actores e da capacidade de estabelecer parcerias entre eles. O impacto do Planeamento Estratégico no espaço é vasto, actua em vários canais como: os recursos humanos, informação e telecomunicações, qualidade e serviços públicos, equilíbrio social, serviços à produção, cultura, acessibilidades e mobilidade, qualidade e administração pública e infra-estruturas económicas.

O Planeamento Estratégico envolve coadjuvação. Deste modo, relações urbanas e regionais tornam-se necessárias. Contudo, estas interacções não são entre entidades abstractas, como cidades e regiões, mas sim entre agentes e empresas onde informação mais ou menos codificada é trocada. Estas redes de cooperação aumentam e importância na nova Sociedade de Informação, que se caracteriza pelas relações económicas de globalização, pelo aumento da capacidade de iniciativa, imprescindível para a competição e pela circulação de informação³⁹⁴.

Ou seja, em termos gerais a dinâmica de crescimento das cidades vai-se cada vez mais aproximando da dinâmica de crescimento de uma empresa, sendo correspondentes vários aspectos. Tal como as empresas, as cidades (e os portos) também competem entre si, dependendo a sua capacidade de “sobrevivência” da qualidade da oferta urbana (serviços, posto de trabalho, etc.) e das decisões levadas a cabo pelos políticos, os gestores da cidade, para dar resposta às necessidades dos cidadãos e das empresas, os proprietários.

Desta forma, a temática da regeneração urbana de áreas ribeirinhas tem tido uma importância crescente à medida que as cidades e os territórios são sujeitos a

³⁹⁴ Cf. Pereira Marques (2008).

pressões e dinâmicas de transformação económica de grande envergadura, resultando em transformações profundas ao nível da estrutura urbana e uso do solo.

Os espaços portuários sempre foram considerados um “referencial” urbano. Muitas cidades surgiram, cresceram, desenvolveram-se, porque as condições naturais assim o determinaram – existia a água, a terra, as condições para a fixação do homem, dando origem à parte das cidades portuárias a nível mundial.

Não se pode falar do futuro das cidades portuárias sem falar da sua história e evolução. De um passado que assenta numa história comum, memórias, vivências sociais, património diversificado, e que conferem a qualquer cidade portuária, uma singularidade própria.

O porto desempenhou, ao longo da história, um papel central no desenvolvimento das cidades e nas dinâmicas sociais, inerentes à própria época – desde a consolidação da estrutura urbana, típica da Idade Média, passando pela expansão ligada aos descobrimentos, ao comércio marítimo e acabando na crescente globalização da economia, característica dos nossos dias.

Contudo, após varias experiências de planeamento de frentes ribeirinhas, as questões conjunturais alteram-se, pelo que, hoje em dia, existe mais uma análise estratégica e prospectiva sobre o futuro das cidades portuárias no mundo globalizado, do que propriamente uma intervenção portuárias apenas ao nível das infra-estruturas físicas.

Face a esta nova realidade, como podem as cidades portuárias fazer a diferenciação no xadrez competitivo e concorrencial, de forma a atrair capitais, empresas, eventos ou novas vias de transporte e comunicação? Por outras palavras, em que medida, e como, pode o porto constituir-se como factor estratégico de desenvolvimento da cidade e da região?

Nas últimas décadas, a questão dos portos e cidades tem sido centrada em torno de algumas questões determinantes: o reforço da cooperação entre os poderes locais e as administrações portuárias, a aproximação da cidade ao rio, a devolução das

frentes ribeirinhas aos cidadãos, a regeneração das frentes de água e as intervenções nas frentes ribeirinhas.

Esta perspectiva surge por oposição ao “conflito histórico” entre o porto e a cidade, ou seja, entre o poder “absoluto” das administrações portuárias e os poderes locais, na tentativa de concretização de estratégias e projectos nem sempre convergentes.

De facto, a evolução tecnológica e a nova rede de interdependências internacionais que introduziram profundas alterações na actividade portuária, libertando espaços e obrigando à deslocalização de algumas actividades, tradicionalmente portuárias.

A ressonância pública destas questões permitiu o aparecimento de uma nova cultura, por parte dos cidadãos e dos poderes públicos, na abordagem das frentes de água e espaços portuários desactivados, permitindo a arquitectos e urbanistas, a realização de experiências de transformação da imagem urbana, através da pedonalização das frentes de água, associada a espaços públicos e a equipamentos de recreio, lazer e restauração. Esta situação permitiu uma certa reprodução do “passeio público”, da “*promenade*” das cidades turísticas do século XX, tornando estes espaços bastante atractivos para as populações ribeirinhas, *“efectivamente hoy los contenidos recreativos, deportivos, culturales, de equipamiento y de espacio abierto, estableciendo sistemas de contacto con el agua específicos son una base programática importante para los proyectos de reconversión portuaria. A nadie escapa cuánto son espacios abiertos de borde con el agua los que de una manera privilegiada tantas veces simbolizan “la imagen” de la ciudad*³⁹⁵”.

Esta crescente valorização das frentes de água e o êxito de alguns projectos, como Barcelona, Bilbao, Lisboa, mostram a importância deste modelo de abordagem, admitindo-se a hipótese de que a aproximação à água está a converter-se numa espécie de modelo de urbanização contemporâneo, ou seja, a reabilitação urbana das frentes

³⁹⁵ Busquets (1997: 37-38).

ribeirinhas assume-se como o novo “paradigma urbanístico” das cidades portuárias, fruto do impacto na sociedade destas operações de reconversão³⁹⁶.

Esta evolução na relação porto-cidade criou uma primeira marca de diferenciação das cidades portuárias – a existência de grandes espaços urbanos, requalificados nas frentes de água, tanto fluviais, como estuarinas ou marítimas.

Não obstante, o destaque dado às operações de reabilitação urbana, e pese embora o seu valor urbanístico, não é suficiente para impor uma estratégia de diferenciação, associada ao porto, que torne a cidade ou a região mais competitiva. Surge, neste caso, a necessidade de estabelecer uma estratégia que poderíamos designar por “estratégia de terra”, associada à estratégia das frentes de água.

A modernidade e a procura de uma identidade própria por parte das cidades portuárias são aspectos cruciais para o futuro das cidades portuárias. A identidade deve ter como principal referencia o “porto” e não pode prescindir desse ícone, a modernidade deve assentar na conciliação dos avanços da tecnologia e da sociedade do conhecimento, com estratégias de diferenciação funcional, numa lógica de desenvolvimento da economia portuária e da região.

O futuro das cidades portuárias passa pela garantia da manutenção de um património salvaguardado, com as frentes de água recuperadas e com marcas de desenho urbano arrojado.

O “porto” deve constituir-se como um dos novos “paradigmas da cidade”, melhorando a articulação porto-cidade e porto-região, promovendo uma integração territorial, com vista ao surgimento de um *cluster* de actividades ligadas ao porto e que devem ser pensadas de forma sistémica e à escala regional.

O *cluster* portuário terá de integrar, além da actividade portuária, a logística, as acessibilidades, o turismo de cruzeiros, grandes eventos náuticos, gastronomia e restauração, actividades de lazer, património, habitação e equipamentos, através de políticas de concertação entre os diversos actores, públicos e privados.

³⁹⁶ Cf. Busquets (1997).

De facto, devemos considerar que num cenário actual, crescentemente globalizado, o sucesso ou o insucesso das cidades e regiões, mede-se, cada vez mais, pela capacidade de competirem em mercados, cada vez mais alargados, pela forma como rentabilizam as suas potencialidades diferenciadoras e conseguem integrar, no caso das cidades portuárias, o referencial portuário nas intervenções urbanas.

Mais recentemente com o desenvolvimento dos sistemas de transporte à escala global, assiste-se à transformação dos grandes portos e à sua correspondente afirmação como centros terciários de organização e gestão de transporte e como plataformas de comunicação ao nível internacional, através do desenvolvimento de sistemas de informação e de transporte intermodais e da criação de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL).

Se considerarmos que os portos não crescem em isolamento, mas em resposta a mudanças de oportunidade e à procura envolvendo diferentes tempos, áreas, escalas e intensidade, é possível identificar três tipos de factores de acordo com a escala de análise³⁹⁷:

- os que operam à escala local, como os que se encontram associados aos sítios portuários;
- os relacionados com as condições do *hinterland*, como a população ou as redes rodoviárias, que operam ao nível regional;
- os associados aos sistemas continentais e globais, muitas vezes de natureza tecnológica, política ou económica, que incluem condicionantes e mudanças mais abrangentes.

Por exemplo, os portos fluvio-marítimos, mais abrigados, não exigem grandes obras de protecção e oferecem, regra geral, maior facilidade para o estabelecimento de terraplenos. Os maiores problemas colocam-se ao nível ambiental, dada a grande sensibilidade das áreas de estuário, os custos e os impactes de dragagens para a abertura e manutenção dos canais de navegação e os riscos de poluição. Este é o caso, por exemplo, do Porto de Lisboa.

³⁹⁷ Cf. Hoyle e Smith (1998: 27 *apud* Figueira de Sousa, 2004: 38).

De facto, as características terrestres da área de implantação – *land site* – que foram muito importantes, e mesmo decisivas, no passado, quando a tonelagem das embarcações era reduzida, condicionam, ainda hoje, o desenvolvimento e a adaptação das infra-estruturas portuárias. A morfologia costeira condiciona o estabelecimento das áreas operacionais (área de movimentação de mercadorias, áreas complementares de armazenagem, espaços dedicados à integração com as redes de transporte terrestre) e a forma como estas se interligam.

Contudo, a adaptação das condições naturais tendo em vista a criação de um espaço organizado para a movimentação e o manuseamento das mercadorias implica, muitas vezes, a execução de obras onerosas e geradoras de grandes impactos, dos quais os mais visíveis são as alterações na morfologia da costa³⁹⁸.

Em resumo podemos dizer, que face ao novo enquadramento económico mundial, crescentemente globalizado, os portos tiveram que se transformar, nomeadamente na sua articulação com a cidade e a região envolvente. Essas transformações implicaram que o porto deixou de ser visto como uma “mera” infra-estrutura, isolada do tecido urbano envolvente, para se transformar numa plataforma logística, de interface de transportes intermodal e, mesmo, como fonte de recreio e lazer da cidade. Neste sentido, o Planeamento Estratégico Territorial e as operações de Requalificação Urbana, foram decisivas no sentido de articular e compatibilizar o porto com a cidade.

Uma vez que esta questão não constitui um tema central da nossa tese, centraremos a análise nas cidades cujos portos assumem maior importância a nível nacional, designadamente Lisboa (Porto de Lisboa), Porto (Porto de Leixões), Setúbal (Porto de Setúbal) e, a incipiente, Sines/Vila Nova de Santo André (Porto de Sines). No ponto 4.7.2. *Definição de Políticas Económicas* vamos apresentar com mais detalhe os principais indicadores referentes a estes portos.

No que diz respeito à capital e principal cidade portuguesa, Lisboa, esquecendo a fundação lendária atribuída a Ulisses, “*com um clima e uma situação excepcional, desde logo se viu procurada por povos comerciais que vindos do Mediterrâneo,*

³⁹⁸ Cf. Figueira de Sousa (2004).

procuravam novas oportunidades para troca de produtos. Em 205 a.C., os Romanos agradados pelas condições do lugar, denominaram-na de Felicitas Julia Olisipo e elevam-na a município (...). Os Bárbaros invasores destruíram quase completamente os vestígios romanos e Lisboa apaga-se até que os Árabes a redescobrem (...) tornando-se a Al-Usbuna³⁹⁹”.

Malgrado a grande destruição da capital causada pelo terramoto de 1755, a cidade recuperou e manteve a primazia a nível nacional, situação que seguramente muito terá contribuído todas as potencialidades naturais do seu porto, *“o Porto de Lisboa encontra-se situado a 38º42’ N de latitude e a 9º06’ W de longitude, beneficiando de uma localização central, no que respeita ao Atlântico, na proximidade das principais rotas de navegação, que estabelecem ligação entre a Europa e os restantes continentes, o que lhe confere um conjunto de potencialidades enquanto porto internacional⁴⁰⁰”.*

Em termos prospectivos e face às abordagens defendidas na presente tese, *“Em distintos cenários geoeconómicos e geopolíticos que se possam prever, o Porto de Lisboa evidencia potencialidades: com a diminuição do peso dos transportes terrestres; com o aumento das trocas económicas com as Américas e África; com as dificuldades de estabilização política, social e económica na Europa; com a necessidade de desconcentrar as indústrias da Europa Média, para Sul – o Porto de Lisboa será sempre uma mais-valia para o País e para a Europa⁴⁰¹”.*

No que concerne à *invicta* cidade do Porto, Maria de Lourdes Poeira e Nuno Soares ventilam que, *“terá tido origem num povoado piscatório e num castro. Sofre todas as vicissitudes da Reconquista e do seu topónimo sairá o nome de Portugal. (...) Desde sempre envolvido na Descobertas, enriqueceu à margem do domínio da nobreza e no século XVIII é uma cidade próspera pelo comércio e indústria (...). O comércio do vinho do Porto e dos produtos têxteis é fundamental para a riqueza da cidade, pelo que diversas comunidades de estrangeiros, principalmente ingleses, aí se estabeleceram. Durante o século XIX, a capital do Norte desenvolve-se e consolida a sua vocação*

³⁹⁹ Poeira e Soares (1997: 138).

⁴⁰⁰ Gaspar *et al.* (2003: 141).

⁴⁰¹ Gaspar *et al.* (2003: 155-156).

comercial e industrial, mantendo a tradicional disputa de prestígio económico e empresarial com Lisboa⁴⁰²”.

Como é do conhecimento geral, o Porto de Leixões não se situa no município do Porto, mas sim no município de Matosinhos, tendo o “Porto da cidade do Porto”, ou seja o Porto do Douro, perdido importância ao longo do século XX, de facto foi, “(...) *a partir de 1865, [que] se equaciona a hipótese de criação de um sistema portuário, congregando o porto do Douro com um porto artificial a criar em Leixões, com funções iniciais de anteporto ou porto de espera. (...) a cidade passaria a dispor de uma dupla oferta portuária, concretizadas as ligações referidas, o que permitiria à navegação e ao comércio escolherem o porto (Douro ou Leixões) mais conveniente. Pensado inicialmente como porto de abrigo, Leixões seria futuramente adaptado a porto comercial e dotado das ligações preconizadas. (...) No jogo do mercado e das técnicas, Leixões acabaria por emergir como o porto do Porto, graças à capacidade realizadora que conseguiu desafiar a natureza e construir estruturas para dotar artificialmente o pequeno estuário do rio Leça de condições para acolher navios de grande dimensão⁴⁰³”.*

No que diz respeito a Setúbal, as ruínas de Tróia, na península imediatamente em frente à actual cidade, demonstram que esta área era já um importante pólo de comércio e produção de conservas no período pré-romano, portanto “*o primeiro factor de fixação humana em Setúbal estava ligado às actividades marítimas, concretamente a pesca. No tempo dos árabes foi uma importante povoação, mas à data da conquista por D. Afonso Henriques estava quase desabitada, tendo o monarca mandado povoar o lugar com gentes de Palmela. Durante a 1.ª dinastia a sua importância aumenta, resultante do incremento da exploração do sal. No século XV o comércio, principalmente de laranja, enriqueceu a cidade (...), tendo D. João II aí vivido. No século XVI a extracção de sal fez, de novo, prosperar a cidade, que será fortemente abalada pelo terramoto de 1755. Conseguirá reconstruir-se e desenvolver-se, sendo elevada à categoria de cidade em 1860, começando aqui a laborar, vinte anos mais tarde, a primeira fábrica de conservas de sardinha. O desenvolvimento da cidade vai*

⁴⁰² Poeira e Soares (1997: 141).

⁴⁰³ Fernandes Alves e Brogueira Dias (2003: 395, 397-398, 406).

continuar a ser marcado por altos e baixos, não só devido à atribulada evolução do sector das pescas, como também, a primeira fábrica de conservas de sardinha⁴⁰⁴”.

Em relação às condições naturais bastante favoráveis do Porto de Setúbal, “situado na margem direito do rio Sado, a 38º 29’N de latitude e a 8º 54’W de longitude, beneficia de uma extensa e profunda baía natural, protegida dos ventos dos quadrantes Norte e Noroeste pela Serra da Arrábida, e dos ventos dos quadrantes Sul e Sudoeste pela Península de Tróia. (...) Para além das boas acessibilidades marítimas, o porto de Setúbal possui boas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, permitindo-lhe a ligação às redes transeuropeias de transporte⁴⁰⁵”.

Em termos do posicionamento actual e futuro do Porto de Setúbal e da sua competitividade, “o porto de Setúbal beneficiou também com a (...) construção do terminal Roll-on/Roll-off, a primeira infra-estrutura do género no país e a melhoria das suas acessibilidades com o seu hinterland. (...) Até há poucos anos atrás, o porto de Setúbal afirmava-se, essencialmente, como um porto industrial, pela quantidade de indústrias que se localizavam em seu redor, assumindo actualmente uma função comercial crescente, como resultado da revitalização do tecido industrial da região e de um alargamento do seu hinterland, em detrimento das indústrias portuárias⁴⁰⁶”.

No que concerne ao Porto de Sines, o seu desenvolvimento decorreu já na segunda metade do século XX e surgiu como um “Pólo de Crescimento” na senda de François Perroux, neste sentido, “nos anos 60 admitia-se que os navios de grande tonelagem pudessem vir a dominar o tráfego marítimo. Escolheu-se Sines para fazer um porto, porque só aí a plataforma continental oferecia as condições adequadas, designadamente os grandes fundos requeridos por tais navios. Esperava-se que Sines viesse a tornar-se num pólo de desenvolvimento importante, pelo que foi decidido criar perto uma cidade nova, Santo André⁴⁰⁷”.

Da mesma forma, e no espírito das correntes do Urbanismo e do Ordenamento do Território da época, procurou-se “fundar” uma nova “cidade”, “Santo André tem

⁴⁰⁴ Poeira e Soares (1997: 140).

⁴⁰⁵ Raminhas da Silva (2003: 160-161).

⁴⁰⁶ Raminhas da Silva (2003: 180).

⁴⁰⁷ Barata Salgueiro (1999: 149).

início com a decisão governamental de instalar uma área concentrada de indústrias de base junto de Sines, em 1971. Tratava-se de construir um complexo portuário-industrial e urbano que funcionasse como pólo de desenvolvimento regional (...). Em 1972 iniciou-se a construção do primeiro núcleo gerador da cidade, pensado para albergar 25 mil habitantes. (...), cerca de 10 anos depois, Santo André era essencialmente um aglomerado dormitório com perto de 11 mil habitantes, relativamente excêntrico em relação às principais zonas de emprego representadas pelo complexo industrial com fortes carências no domínio dos equipamentos sociais, comércio e serviços⁴⁰⁸” (Barata Salgueiro, 1999: 186-187).

Não obstante, a performance actual e as capacidades intrínsecas de Sines, colocam-no já como o principal Porto a nível nacional, situação que poderá ainda ser reforçada no futuro, *“a construção do Porto de Sines iniciou-se e, 1973, tendo entrado em exploração em Outubro 1978, com início do funcionamento do Terminal Petrolífero, começando a fazer parte do reduzido número de portos europeus de águas profundas, permitindo assim, a acostagem de navios de grande porte. Logo que iniciou a exploração, o porto alcançou rapidamente elevados valores anuais de movimentação de mercadorias, transformando-o no primeiro porto nacional em tonelagem anual movimentada, sobretudo através de cargas a granel, líquidas e sólidas. (...) O Porto de Sines é composto por 4 terminais e 2 portos interiores: Terminal Petroleiro, Terminal Petroquímico, Terminal Multipurpose, terminal de Carga Geral, Porto de Pesca e Porto de Recreio⁴⁰⁹”*.

No ponto seguinte, abordaremos de que forma esta “orientação marítima” traduzida, como vimos, numa intensa actividade urbano-portuária, também implicou (e implicará) um quadro de dimensão securitária alicerçado, em parte considerável, nas capacidades da nossa Marinha de Guerra, enquanto garante da nossa Soberania.

⁴⁰⁸ Barata Salgueiro (1999: 186-187).

⁴⁰⁹ Fonseca e Tojeira (2003: 188-189).

4.3.2. Geopolítica e o Exercício da Soberania

4.3.2.1. Marinha de Duplo Uso

Decorrente de toda a análise que temos vindo a efectuar importa, neste ponto da nossa tese de doutoramento, retomar a questão da “Marinha de Duplo Uso”. De facto, devemos ter em conta que *“o actual ambiente de escassez de recursos torna premente uma melhor articulação na actuação das diferentes entidades com responsabilidades na contenção das ameaças, de modo a garantir a optimização das actividades de vigilância marítima, evitando assim a subutilização dos recursos. Assim, neste contexto, assume particular relevância o paradigma de “duplo uso” adoptado pela Marinha Portuguesa, porque é ele que melhor garante a preparação e o emprego dos meios necessários para a preservação dos interesses nacionais no mar. Este conceito prevê o emprego operacional dos meios navais em missões essencialmente militares e de interesse público, potenciando sinergias e permitindo economia de recursos”*⁴¹⁰.

Segundo a doutrina oficial da Armada, *“a Marinha de duplo uso encontra a sua fundamentação legal originária na publicação do Alvará Real, de 15 de Novembro de 1802, que desenvolveu um outro de 22 de Março de 1797, onde é determinado que os patrões-mores (antecessores dos actuais capitães dos portos, a quem cabia o exercício das funções de autoridade marítima) fossem propostos e escolhidos entre os oficiais da Armada. Desde essa altura, a legislação nacional tem vindo a reforçar o modelo de duplo uso, em que a Marinha desempenha as típicas tarefas militares, em paralelo com tarefas não militares, ligadas, não só à segurança marítima e ao exercício da autoridade publica no mar, como também à investigação no âmbito das ciências do mar e à promoção e preservação da cultura marítima. Este modelo de actuação atravessou formas de organização do Estado e regimes políticos distintos. No séc. XXI, conheceu passos fundamentais com a publicação dos Decretos-Leis n.º 43/2002 e 44/2002, de 2 de Março, e da recente Lei Orgânica da Marinha, de Setembro de 2009.*

⁴¹⁰ Ferreira da Silva (2012: 120).

Esta afirma explicitamente, em sede preambular, dar “corpo ao paradigma da Marinha de «duplo uso», materializado numa actuação militar e numa actuação não militar, privilegiando uma logica de economia de esforço e de escala, bem como o desenvolvimento de sinergias, por partilha de conhecimentos e recursos”. Estes são requisitos particularmente relevantes, quando se sabe que os meios necessários para actuar no mar são inevitavelmente dispendiosos, optimizando-se ao máximo, assim, as mesmas estruturas. Neste contexto, é imperativo saber utilizar os meios da Marinha da maneira mais eficiente e eficaz, empregando-os de forma polivalente. Conforme se afirmava num Decreto Ministerial de 6 de Agosto de 1892, “possuindo o país, infelizmente, uma marinha pequena, aproveitar o que há na execução de serviços que podem praticar-se ao mesmo tempo e com a mesma despesa, não só é aconselhável, é uma obrigação indeclinável de quem pretende organizar e constituir, com o pouco que há, a base do muito que há a fazer⁴¹¹”.

De facto e apesar de esta posição colher desde há muito bastantes defensores no seio da Marinha Portuguesa, não devemos olvidar que muito recentemente a LOMDN colocou a AMN sob o controlo directo do MDN⁴¹², passando a Marinha, “apenas”, a “disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional (AMN)”⁴¹³. Deste modo existe a expectativa que a AMN, a prazo, saia da esfera militar (ou pelo menos estritamente militar), quer no que diz respeito à orgânica da Marinha Portuguesa, quer mesmo ao nível da tutela ministerial, transitando do MDN para o MAI. Trata-se sem dúvida de uma questão controvertida que deverá apenas conhecer desenvolvimentos mais esclarecedores após a tomada de posse e entrada em funções da nova Legislatura e do próximo Governo Constitucional resultantes das eleições previstas para Outubro do corrente ano.

De facto, existem questões constitucionais e legais que são controversas e que importam acautelar e eventualmente sanar, “a ‘Marinha de duplo uso’ (...) não consta

⁴¹¹ Segundo o site:

http://www.marinhasplp.org/PT/asmarinhas/doutrinas/Documents/Marinha_Duplo_Uso%20-%20Formato%20A4.pdf. Os *bold* são da nossa autoria.

⁴¹² Artigo 7.º do Decreto n.º 183/2014, de 29 de Dezembro.

⁴¹³ Alínea g) do Número 2 do Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro, referente à LOMAR.

da lei, apesar de a expressão surgir no preâmbulo da Lei Orgânica da Marinha (LOMAR) e em textos do ramo. Conclui-se que o legislador não dá à 'Marinha de duplo uso' mais do que um valor comunicacional, senão definia-o nalguma norma jurídica. A **Constituição separa as funções de segurança externa – atribuídas às Forças Armadas – das de segurança interna – atribuídas às Polícias**. A actual acumulação de cargos dos comandantes regionais da Polícia Marítima com os de comandantes das Zonas Marítimas e a primazia da competência disciplinar estar no Comandante Naval **dá poder à estrutura militar sobre uma estrutura policial, o que parece ferir a Constituição**. Não basta ter capacidades; **é necessária base legal para as usar, que os polícias usualmente têm e os militares usualmente não têm**. Sem ela, os cidadãos visados podem recorrer aos tribunais por violações dos seus direitos e obterem indemnizações e sanções para o Estado, com perdas materiais e de prestígio doméstica e internacionalmente⁴¹⁴.

Em 2007, o Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha desenvolveu o seminário "Uma Marinha De Duplo Uso". De entre as diversas comunicações apresentadas, a proferida pelo Professor Doutor Eric Grove, reputado historiador naval britânico, representará talvez aquela que reflecte a experiência internacional mais próxima da portuguesa, (...) *a segunda aplicação do poder marítimo na Grã-Bretanha, e tem sido totalmente aceite pela Royal Navy ao longo dos anos, é o Policiamento, ou a aplicação policial do poder marítimo, onde a Marinha actua como polícia no mar, usando força mínima, ou não usando qualquer força, prendendo indivíduos que podem ou não ripostar, desenvolvendo operações anti-pirataria, de protecção das pescas, etc.* (...) *Vivemos num mundo em que se destacam as operações de segurança Marítima (Maritime Security Operations - MSO), consubstanciadas nos deveres de Policiamento - de imobilização, inspecção, verificação da conformidade legal das actividades e por aí adiante. Estes papéis estão a tornar-se muito importantes. (...) As operações de segurança marítima, as quais não inserimos no nosso livro, pois o termo ainda não tinha sido inventado, são geralmente vistas por nós, na Grã-Bretanha, como acções fundamentais de Policiamento. Então, o papel de Policiamento de uma Marinha é, talvez, mais importante agora do que era no passado, e a ideia de forças navais como*

⁴¹⁴ Silva Paulo (2011). Os **bold** são da nossa autoria.

*agentes da autoridade é ainda mais importante. Neste sentido, apoio plenamente a tentativa da Marinha Portuguesa de afirmar que este é, realmente, um papel naval*⁴¹⁵.

4.3.2.2. Safety & Security

A extensão da plataforma continental - e, em geral, a administração do Território Marítimo – implica, igualmente, pela relevância da segurança do mar, a necessidade de uma análise desta como componente essencial da segurança nacional, no sentido amplo e actual do próprio termo. Todavia, para uma completa compreensão do seu significado no mar, importa distinguir, de forma abreviada, o que se entende por “*safety*” e por “*security*”, conceitos que, no léxico anglo-saxónico, são distintos, mas que na nossa língua têm pecado por uma mesma designação de “*segurança*”, no mar.

Assim, é comum afirmar-se que “*safety*” tem a ver primordialmente com a condução segura da navegação, em função do bom estado da plataforma (navio) e com o respeito pelas normas de forma a evitar acidentes no mar.

Por seu turno, a “*security*”, respeita antes à segurança de pessoas e bens, no sentido da sua protecção relativamente a eventuais ameaças, ou seja, a segurança no mar, nestes termos, corresponde a um estado, ou situação, que deve ser preservado dentro de limites razoáveis, sob pena de se romperem equilíbrios de ordem económica, social, ambiental e política, com consequências desastrosas para a estabilidade e segurança internacionais.

Consideraremos como primeiras as ameaças sistémicas, porque pretendem modificar e, no limite, até, substituir o próprio sistema de relações internacionais, visam a instabilidade permanente. É o caso das guerras interestaduais, das crises internacionais, do terrorismo transnacional, da proliferação de armas de destruição maciça, da própria re-delimitação das fronteiras marítimas e da exploração do mar e do seu solo e subsolo. Estas ameaças obrigam, acima de tudo, uma inovação constante

⁴¹⁵ Grove (2007: 13, 15).

de meios qualitativos para que se consiga a sua neutralização, ou, pelo menos, a sua contenção. A razão de fundo tem a ver com a variedade dos meios e com o seu aperfeiçoamento por parte dos agentes das ameaças.

Já como segundo tipo de ameaças, encontramos as erosivas, porque constantemente desgastam recursos, e subsistem à margem da lei e da actual ordem mundial. Logo, terão que ser permanentemente combatidas, o que obriga a um aumento quantitativo das respostas e, sobretudo, dos meios a empenhar. São, por exemplo, os casos da pirataria, da criminalidade transnacional organizada, das perturbações provocadas por Estados falhados, das violações da lei e, até, os fenómenos naturais indesejáveis.

4.3.2.3. Capacidade Operacional

Convém ainda evidenciar a necessidade de um grande esforço de coordenação interdepartamental no mar, para a prossecução dos objectivos estratégicos nacionais, num quadro de planeamento que se requer constantemente actualizado e que, em termos de custos conexos, serão sempre *“despesas de soberania”* puras. Ora, isso exige, por parte dos diversos agentes que actuam no mar, a articulação de missões, de capacidades e de meios, para não se desbaratarem recursos que, em quaisquer circunstâncias, serão sempre parcos.

A violação das leis e, por conseguinte, a ilicitude dos actos cometidos nos espaços marítimos de soberania e de jurisdição nacional constituem, também hoje, uma permanente preocupação, designadamente no que respeita aos recursos piscícolas, mas não só. Todos os outros recursos têm que ser protegidos, desde o património arqueológico subaquático até aos recursos vivos e minerais do solo e subsolo marinhos, no pressuposto que a tecnologia futura os vai tornar acessíveis e economicamente rentáveis.

O combate aos problemas ambientais requer, inexoravelmente, um esforço global de responsabilidades recíprocas e compromissos futuros, pois dele advêm

consequências económicas, securitárias e até políticas, que poderão afectar de algum modo o interesse nacional.

Para além de assegurarem o cumprimento da legislação aplicável às águas sob a sua jurisdição, os Estados terão, também, que garantir a protecção dos seus recursos de natureza piscícola, energética ou qualquer outra, necessitando para tal dos meios adequados.

Garantir a existência e modernização dos seus meios e participar activamente na modelação do próprio direito internacional, através de uma política externa de centralidade, são desafios actuais e prioritários. Em relação a este último vector não será despiciendo afirmar que o poder do número, o poder funcional, as boas práticas, os meios exibidos, a eficácia demonstrada, o prestígio alcançado e o conhecimento através da investigação científica própria e o saber estruturado existente, são alguns dos múltiplos factores que ajudam a alavancar e a melhor defender os interesses do país no mar.

Portugal possui uma ZEE de invejável extensão e uma Plataforma Continental que promete vir a ser ainda muito maior. Por isso, o país não pode ficar indiferente a toda esta problemática, devendo reequacionar o papel e a dimensão da sua Marinha e, em especial, dos seus meios operacionais. O Centro Nacional Coordenador Marítimo promove a articulação operacional entre todas as entidades de polícia nos espaços marítimos de soberania e jurisdição nacional.

É num cenário mundial de globalização, interdependência, desmaterialização do espaço físico e de ameaças emergentes, que a Europa e os países europeus se terão de mover, devendo assumir uma política externa e de segurança comum (PESC), harmónica e eficaz, com uma estratégia bem definida e servida por uma política comum de segurança e defesa (PCSD) com a credibilidade necessária e proporcional à dotação em meios e capacidades.

4.4. Posicionamento Geoeconómico

4.4.1. Actividades Marítimas

No âmbito Geoeconómico, pela importância dos interesses económico na própria definição de interesse público e, consequentemente, dos interesses que cumpre ao Estado defender, destacamos a da Resolução do Conselho de Ministros nº163/2006, de 12 de Dezembro, que define a nova Estratégia Nacional para o Mar, na qual se assume o mar como um desafio nacional conceito estratégico nacional. Este novo conjunto de políticas públicas pretende-se assente nos vectores do conhecimento, do planeamento e ordenamento espaciais e da promoção e da defesa activa dos interesses nacionais. No mesmo sentido aponta a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 que define *“o Mar-Portugal como um desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras para benefício de todos os portugueses”*⁴¹⁶.

As potencialidades desta nova visão estratégica para o País são enormes, já que, como vimos no que à ZEE concerne, o Estado exerce Direitos de Soberania sobre vários recursos naturais. A este propósito estão actualmente já em fase de teste no mar seis diferentes tecnologias, nomeadamente no campo energia sustentável que deriva do meio ambiente natural, designadamente nas fontes de energia renováveis, na justa medida em que são mantidas ou substituídas pela natureza.

A energia alternativa é obtida através de fontes que são essencialmente inesgotáveis, ao contrário dos combustíveis fósseis, dos quais há uma provisão finita e que não pode ser reposta. A saber, os casos em apreço:

1. Sistema de Coluna de Água Oscilante (CAO), na Ilha do Pico, Açores – é uma das tecnologias mais conhecidas, podendo, actualmente, ser instalada na proximidade da costa, assente até 25 metros de profundidade;

⁴¹⁶ Governo de Portugal (2012: 55).

2. Archimedes Wave Swing (AWS), na Póvoa do Varzim: é concebido por uma empresa holandesa – a Team Work Technology – consiste num dispositivo flutuante submerso de absorção pontual, instalado ao largo;
3. Wave Dragon: concebido por uma empresa dinamarquesa – a *Wave Dragon Aps* – é, também, um dispositivo flutuante instalado ao largo, que usa o método do galgamento;
4. PELAMIS: é concebido e comercializado pela empresa escocesa *Ocean Power Delivery*. Este dispositivo flutuante semi-submerso é instalado ao largo;
5. Aqua BuOY: resulta da combinação de dois tipos de tecnologias desenvolvidos por uma empresa sueca. Consiste, igualmente, num dispositivo flutuante instalado ao largo; e
6. Ocean Power Technology (OPT) Power Buoy: comercializada pela empresa norte americana *Ocean Power Technology*, dispositivo flutuante que consiste numa bóia submersa instalada ao largo.

Também convirá aqui recordar que o “Espaço Atlântico” sob jurisdição portuguesa e, em particular a zona costeira, é atravessada por sistemas de separação de tráfego de navios de/e para o Mediterrâneo, Norte da Europa, África e Américas, constituindo uma zona potencial do impacto da poluição marinha, já que é atravessada diariamente por cerca de 200 navios com deslocamento superior a 500 toneladas, 40 dos quais petroleiros. Isto já para não referir os cerca de 220.000 navios que entram no Mediterrâneo utilizando esses sistemas. Estes dados indicam a importância actual e, tendo em conta o previsível aumento da navegação mercante, a relevância futura das actividades de transporte (“*Shipping*”) no quadro da Geoeconomia Marítima.

Existem alertas para a inexistência em Portugal de um programa de monitorização dirigido à avaliação da poluição da zona costeira⁴¹⁷, o que tem dado origem a que a intervenção nacional na OSPAR (*Oslo and Paris Commission*⁴¹⁸) tenha sido praticamente inexistente.

⁴¹⁷ Cf. Bebianno (2010).

⁴¹⁸ A Convenção OSPAR de 1992 é o instrumento que guia a cooperação internacional na protecção do ambiente marinho do Atlântico Nordeste. Combinou e actualizou a Convenção de Oslo de 1972 sobre a imersão de resíduos no mar e a Convenção de Paris de 1974 sobre fontes de poluição marinha de origem telúrica. Os trabalhos no âmbito da Convenção são geridos pela Comissão OSPAR, composta

Assim, só através da definição duma estratégia sustentável é que se torna possível a criação de riqueza económica e de emprego nas actividades ligadas ao mar. É para isso necessário fazer o diagnóstico e controlar a poluição marinha, medir o impacto das actividades humanas em meio terrestre, combater e prevenir a introdução de espécies não indígenas e assegurar a monitorização global do estado de saúde do ambiente marinho. Os meios existentes nos laboratórios do Estado e nos centros de investigação das Universidades com *know-how* nesta área permitirão com alguma facilidade, integrando todos estes agentes, fazer uma avaliação do estado da contaminação na zona costeira e propor medidas para prevenir e combater este tipo de poluição.

Por outro lado, coloca-se um desafio aos organismos governamentais no sentido de definir e implementar aqueles planos, pressupondo, na actual situação, uma política de racionalização e de integração de todos os recursos humanos com qualificação nesta área. Uma aposta coerente e sustentada na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas ao controlo e combate da poluição do oceano e da zona costeira permitirá criar uma base de informação sólida para apoio às decisões.

No que concerne à pesca há a salientar que a proliferação da pequena arte profissional e o importante significado da apanha, em especial nos sistemas lagunares, estuários e lagoas costeiras, são os subsectores dominantes das pescas nas águas portuguesas, em que impera uma grande diversidade de frotas, assim como a multiplicidade de artes que actuam sobre um sem número de espécies alvo.

Não será estranho a esta realidade o facto de Portugal ter constituído a sua ZEE, neste contexto de afastamento do cerne da questão de potencialidades piscícolas, sem contudo lhe corresponder riqueza de igual dimensão em recursos piscícolas. Não evita porém ficar sujeito a crescentes restrições de pesca nas águas colocadas sob a

pelos representantes dos Governos de 15 Partes Contratantes e da Comissão Europeia, representando a Comunidade Europeia. Os trabalhos no âmbito da Convenção são guiados por Declarações Ministeriais feitas na adopção da Convenção e nas reuniões de ministros da Comissão de OSPAR. Toda a actividade aplica a abordagem ecossistémica à gestão das actividades humanas. É organizado sob seis estratégias: Protecção e Conservação da Biodiversidade Marinha e dos Ecossistemas; Eutrofização; Substâncias Perigosas; Indústria de Petróleo e Gás no Mar; Substâncias Radioactivas; e Monitorização e Avaliação.

jurisdição de outros Estados, e isso é o que fundamentalmente explica a quebra de produção em águas externas. As pescas portuguesas ficaram, desde então, cada vez mais confinadas às águas costeiras nacionais, assim aumentando a pressão sobre recursos relativamente limitados, dada a estreiteza (ou inexistência, nos arquipélagos) da Plataforma Continental, o que, por sua vez também se reflecte na quebra da respectiva produção⁴¹⁹.

Acresce ainda que o quadro legal em vigor (Regulamento da União Europeia para dar cumprimento à Política Comum das Pescas, e Legislação Nacional) é muito elaborado e condicionador, inclusive de qualquer processo de inovação ou ajuste das actividades, como afirmam Carlos Sousa Reis e Ricardo Serrão Santos (2010).

Os Portugueses são os terceiros maiores consumidores de pescado do mundo, só superados, respectivamente, pelos Islandeses e pelos Japoneses. A média de consumo anual *per capita* situa-se nos 57 kgs, por contraposição à média europeia que se queda pelos 21,4 kgs/ano⁴²⁰. Apesar disto, Portugal regista um défice comercial de pescado de cerca de 700 M €/ano.

A forma descuidada e irresponsável como Portugal tem, nestas últimas décadas, lidado com o Oceano coloca o desafio de como governar este ecossistema global e, em particular, de como resolver os problemas criados por múltiplas actividades cujo efeito cumulativo resultou numa enorme degradação dos vários ecossistemas⁴²¹.

É igualmente de assinalar que, a nível nacional, a gestão e regulamentação das actividades piscatórias não segue uma política assente nos princípios da exploração sustentável dos recursos e sustentada por critérios científicos. Basta uma breve passagem pelos decretos que regulamentam a actividade pesqueira para perceber que esta é gerida com base nos tamanhos mínimos dos exemplares a capturar e nas características das artes, sem preocupação com uma abordagem assente na compreensão do modo de funcionamento dos ecossistemas marinhos e com a

⁴¹⁹ Cf. Félix Ribeiro (2010) e Vieira Matias (2010).

⁴²⁰ Segundo o *site* <http://ec.europa.eu/fisheries/>, acedido em 20 de Junho de 2011.

⁴²¹ *Idem*. O mesmo *site* supracitado.

definição de metas de médio e longo prazo, encontrando-se aqui a base da sua insustentabilidade.

Os passos até agora dados na protecção do meio marinho em Portugal continental são manifestamente insuficientes e necessitam de um enquadramento adequado. Em particular, será necessário dotar as entidades responsáveis pela área do ambiente e pelo sector das pescas de meios que permitam aprofundar os necessários estudos, compilar e tratar a informação existente, dotar a gestão de uma abordagem ecossistemática, preventiva e sustentável, envolver a comunidade científica na identificação dos problemas, trabalhar com os utilizadores a fim de enquadrar de forma adequada as diferentes actividades.

Há que ter em conta a complexidade dos ecossistemas marinhos e as suas inter-relações, a fim de dotar Portugal de uma Rede Nacional de Áreas Marinhas Protegidas eficiente, sustentável e promotora do bem-estar das populações costeiras e da saúde dos ecossistemas marinhos⁴²².

Concentrando agora a atenção no segmento que mais cresceu e hoje é o mais significativo no transporte marinho – o transporte contentorizado –, ressalta que o seu crescimento está intimamente associado à emergência da Ásia como grande pólo exportador de produtos industriais, enquanto os EUA e a Europa, ainda que mantendo exportações deste tipo, foram evoluindo para *“economias de serviço e de conhecimento”* (Félix Ribeiro, 2010). Assim, ainda que não ligados directamente à temática que se está aqui a investigar, não queremos deixar de referir três aspectos que irão, num futuro muito próximo, ter influência na forma como Portugal aplicará as suas políticas públicas dentro do seu espaço marítimo. Referimo-nos:

1. A extensão e ampliação do canal do Panamá. Atendendo que as transacções comerciais entre a Ásia e o resto do Mundo estão a aumentar, constatou-se da necessidade de extensão do Canal Panamá, para que nele consigam passar várias dezenas de super cargueiros com potência de carga de 100 mil contentores em vez dos

⁴²² Cf. Santos e Gonçalves (2010).

12 mil de actualmente. De recordar que, actualmente, por ano, atravessam o istmo do Panamá 14.000 navios que navegam nesta ligação entre o Atlântico e o Pacífico, numa extensão de 82 Km. Com a conclusão das obras de extensão do canal do Panamá, previsto para 2013, relança a importância geoestratégica de Sines de porto “hub” para “megacarriers” ou “Post-Panamax”, permitindo, então, o encaminhamento e a ligação directa da Europa com os mercados da costa oeste dos Estados Unidos e do Canadá. Esta será, por ventura, a razão principal porque estão, neste momento, a desenvolver-se as obras de extensão no Terminal XXI⁴²³.

2. A instalação das várias fases do novo Porto Tanger-Med. O projecto Tanger-Med é um dos maiores portos de carga do Mediterrâneo, localizado a cerca de 40 km de Tânger, no reino de Marrocos. Tendo entrado ao serviço em Julho de 2007, tinha como capacidade inicial de 3,5 milhão de contentores (ou TEU: *Twenty-foot Equivalent Unit*) da expedição. Este projecto constitui uma prioridade estratégica do governo marroquino para o desenvolvimento económico e social da região Norte Marrocos. Faz parte da política económica de orientação para as exportações de Marrocos, com base em sectores de exportação já claramente identificados, com especial ênfase sobre o acordo de livre comércio com a União Europeia a ser implementado até 2012. A sua posição particular no Estreito de Gibraltar, no cruzamento das duas principais rotas marítimas e localizado a uns meros 15 km da União Europeia irá potenciar o atendimento dum mercado de centenas de milhões de consumidores através das zonas industriais e comerciais em que será executado.

3. A constituição de corredores ferroviários transeuropeus para mercadorias. Através da criação de corredores ferroviários transeuropeias (RTE-T: rede transeuropeia de transportes), a União Europeia lançou as bases para uma infraestrutura ferroviária eficiente. No entanto, há ainda obstáculos técnicos e administrativos a serem superados. Na União Europeia persistem mais de 20 sistemas de comboios, em países diferentes, que são incompatíveis entre si. Igualmente problemático é o número de procedimentos de homologação diferentes – com pouca

⁴²³ Terminal XXI do porto de Sines consiste na ampliação do cais para 730 metros, permitindo, no futuro, a operação simultânea de dois “Post-Panamax”. Para além das obras de ampliação, o Terminal XXI será ainda reforçado em termos de equipamento, sendo que esta fase de extensão engloba a aquisição de mais três pórticos de cais e equipamento de movimentação em parque. Prevê-se que o Terminal XXI venha a conhecer um crescimento de 10% este ano na movimentação de contentores em Sines, superando a fasquia dos 250 mil TEU.

harmonização - e uma variedade de requisitos de segurança. Estes fazem com que, até agora, o transporte ferroviário transfronteiriço seja uma solução de transporte complexa e cara. Daí o desejo político de ver padronizado o sistema de ferroviário, designadamente o de mercadorias, o qual face a desenvolvimentos recentes a nível nacional terá que aguardar por melhores dias.

As actividades que hoje compõem a Economia do Mar em Portugal têm uma expressão directa reduzida na economia nacional – cerca de 2% do PIB nacional, empregando cerca de 75 mil trabalhadores. Desde 1974 que tem vindo progressivamente a perder peso no conjunto da economia, devido à conjugação de três processos principais: 1) através do processo de descolonização, que pôs fim à existência de mercados protegidos nas ex-províncias ultramarinas para actividades muito significativas da Economia do Mar – o transporte marítimo e os serviços associados; 2) o processo de integração europeia com a existência de uma política comum de pescas, que originou um gradual redimensionamento do sector, que havia estado fortemente enquadrado pelo proteccionismo corporativo antes de 1974; e, 3) a perda de competitividade nas indústrias pesadas da construção e reparação naval, após a profunda alteração do enquadramento laboral pós-1974 coincidindo com uma grave crise internacional, nomeadamente europeia, nestes sectores.

Cumprasse assim destacar o pouco que ainda resta. A saber:

1. Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC). Estes estaleiros têm como actividade a construção e reparação naval que ocupa uma área de 400 mil m² e emprega aproximadamente 900 trabalhadores, estando especializada em navios até 30 mil toneladas de arqueação bruta. Em 2009 a Marinha assinou contratos para construção de uma série de embarcações para funções de Defesa. Em 2009 com a nova parceria com a holandesa DAMEN, tivera acesso a processos de fabrico inovadores, com recurso a construção modular, especialmente dotada para em navios de médio porte, tal como tradicionalmente o são os construídos na ENVC⁴²⁴.

⁴²⁴ Site dos ENVC: <http://www.envc.pt/>, disponível em 13-9-2011.

2. Arsenal do Alfeite. O Arsenal do Alfeite, SA (AA SA) a quem recentemente foram simultaneamente concessionadas pelo Estado as instalações industriais existentes na Base Naval de Lisboa, no Alfeite, e a actividade de sustentação técnica dos navios da Armada. A origem da AA SA pode reportar-se há 70 anos, com o Arsenal do Alfeite, que aí construía, reparava e transformava navios. Ao longo da sua existência, o estaleiro projectou e construiu cerca de 140 unidades de vários tipos para funções militares e comerciais; estando alguns destes navios ainda ao serviço da Armada. Com uma excelente localização, na margem esquerda do rio Tejo, tem com uma extensa frente hídrica e uma vasta área plana de 35 hectares (8 de área coberta, respeitando a naves industriais e outros edifícios). Dispõe também de cerca de 670 metros de cais. Dispõe, ainda, como meios principais de docagem de navios, dois planos inclinados, uma doca seca, com capacidade para toda frota da Armada (excluindo o petroleiro de esquadra, o NRP Bérrio) e uma doca flutuante⁴²⁵.

No que respeita à actividade de recreio, o número de embarcações de recreio por habitante – cerca de 1 embarcação por 280 habitantes – é, em Portugal, muito reduzido, face a valores que podem chegar a 1 para 7 habitantes em alguns países da Europa do Norte, como a Finlândia ou a Suécia. Estes valores ajudam a compreender o fraco desenvolvimento de infra-estruturas de acolhimento das embarcações, designadamente marinas, como referem Félix Ribeiro (2010) e Nuno Vieira Matias (2010).

De salientar que um dos principais pontos fortes da actividade das marinas está relacionado com o combate à tradicional sazonalidade da nossa actividade turística, o que permitirá, tal como sucede no golfe, que estas possam vir a ter uma importante actividade durante todo o Inverno o que, em regiões essencialmente turísticas, como o caso do Algarve, se reveste duma importância primordial. Outro ponto forte está relacionado com o facto de esta actividade atrair para o nosso país turistas provenientes de países que normalmente não optam pelo nosso produto turístico tradicional (sol e praia), tal como a Itália e a França. Estes visitantes surgem nas nossas marinas e permitem diversificar a oferta turística, minimizando a elevada dependência dos mercados tradicionais, como o alemão e o britânico.

⁴²⁵ Site do Arsenal do Alfeite: <http://www.arsenal-alfeite.pt>, disponível em 13-9-2011.

Em paralelo com a actividade náutica de recreio tem-se verificado algum desenvolvimento ainda que ténue da indústria de construção naval de embarcações de recreio, destacando-se um conjunto de estaleiros no Alto Minho, em Vila Nova de Cerveira e Valença, especializados na construção de embarcações de recreio. Contudo, convirá salientar que a actual crise económica que o país atravessa tem atingido este pequeno grupo de estaleiros, fazendo-nos questionar quanto à viabilidade dos mesmos.

Já na electrónica e nas comunicações destacam-se a concepção, fabricação, teste, instalação e suporte logístico de sistemas profissionais de comunicações, à escala mundial, com especial ênfase no mercado da defesa. Há também aqui a salientar os sistemas de comunicações para navios de guerra e os sistemas de simulação, comando e controlo para fins militares constituem um pólo de competência em Portugal através de empresas que estão integradas nas indústrias da defesa.

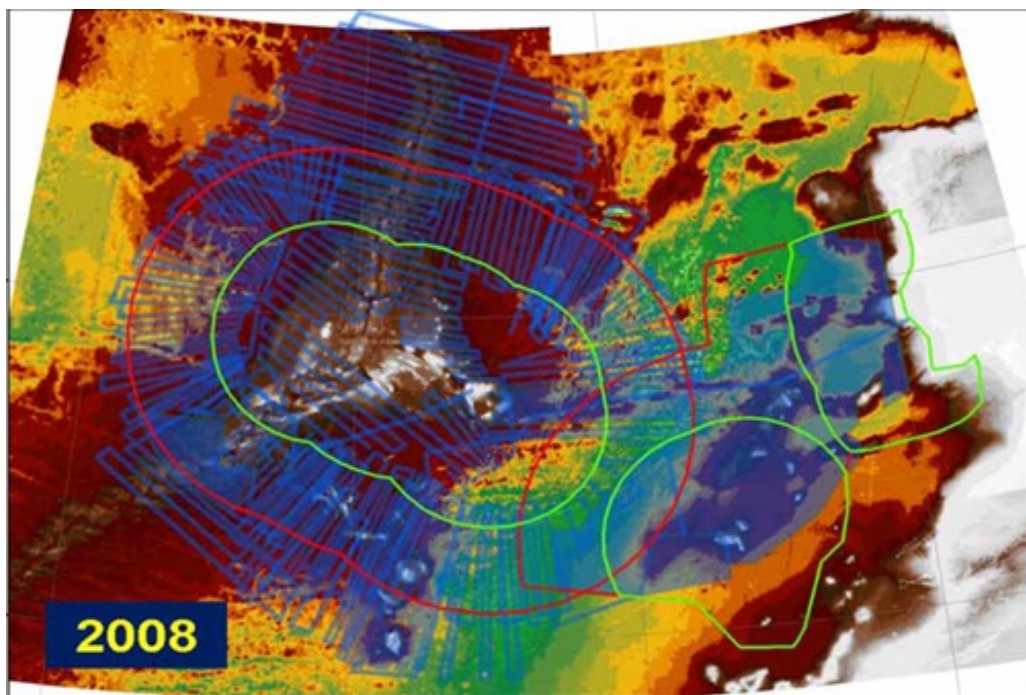
No que concerne ao plano energético, o Norte de África, com os *pipelines* oriundos da Argélia e da Líbia, constitui outra componente do abastecimento energético da Europa. Mas pode vir a ser considerado vantajoso dispor de uma outra “janela” de independência a partir do Atlântico, o que faria da costa portuguesa um elemento relevante da segurança energética da Europa, quer como local de armazenamento de gás natural, quer como local de abastecimento da rede europeia de gasodutos a partir da construção de mais estações de desliquefação de gás transportado por via marítima. Nesse caso, o Porto de Sines poderia transformar-se um porto energético europeu o que provavelmente reduziria a sua capacidade na carga contentorizada. Se assim acontecesse seria de considerar a construção de um novo terminal de contentores em Lisboa, na margem sul do Tejo⁴²⁶.

Em Portugal, a partir de 2005, por iniciativa da EMEPC, foi dado início a um trabalho de levantamentos hidrográficos sistemáticos do fundo do mar, utilizando sistemas sondadores multi-feixe. Os trabalhos iniciados pela EMEPC no âmbito do projecto de extensão da plataforma continental representam um avanço qualitativo e quantitativo considerável em relação à anterior situação. Actualmente, vastas áreas da

⁴²⁶ Cf. Félix Ribeiro (2010) e Pitta e Cunha (2011).

margem de Portugal Continental, do Arquipélago da Madeira e do Arquipélago dos Açores encontram-se já cobertas por levantamentos hidrográficos realizados com sistemas sondadores multi-feixe (Figura 22).

Figura 22 – Levantamento hidrográfico em 2008

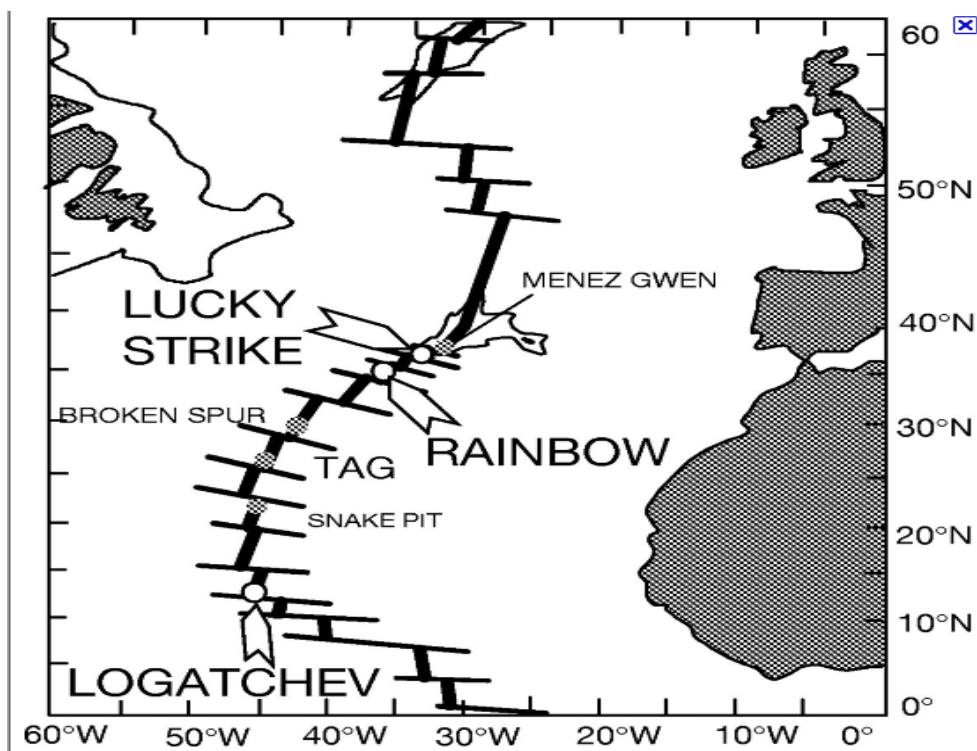


Fonte: EMAM, http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1

Sabe-se hoje que existem ao longo da costa do Continente jazidas de fosfatos com interesse para a agricultura, na continuidade das que bordejam a costa atlântica do Norte de África (de acordo com as Nações Unidas – *International Seabed Authority*). Também é público que foram encontrados nódulos metálicos ricos em manganês a sul da Plataforma Continental dos Açores, o que não surpreende, face à localização da zona de encontro das duas grandes placas tectónicas que aí se verifica e à correspondente existência de fontes hidrotermais, geradoras desses materiais. Mais para nordeste, na zona de aproximação entre as plataformas do Continente e da Madeira, há crostas ricas em cobalto (segundo a EMEPC). Fora da actual Plataforma Continental legal portuguesa, mas próximas, há duas zonas de hidrotermalismo oceânico, conhecidas internacionalmente como *Lucky Strike* e *Rainbow* (Figura 23), passíveis de exploração no futuro e ricas em metais valiosos. Por sua vez, as formas de

vida em ambientes extremos existentes na proximidade das fontes hidrotermais dos Açores podem constituir um campo precioso de descobertas para a biotecnologia e a farmacologia.

Figura 23 – Mapa *Lucky Strike* e *Rainbow*



Fonte: GeoScienceWorld, <http://www.geoscienceworld.org/>

O projecto de extensão e de exploração da Plataforma Continental permitiria a Portugal assumir-se gradualmente como uma importante nação marítima europeia, constituindo, ao mesmo tempo, um legado para as gerações futuras, que poderão vir a usufruir e a explorar esta vasta zona marinha. Tal tem, contudo, duas exigências, a saber, a) a escolhas de parceiros internacionais que criem a maior oportunidade de conhecimento dos fundos dos oceanos, de prospecção de recursos e da sua eventual exploração com o maior envolvimento de competências tecnológicas nacionais e b) a aposta no reforço da investigação científica oceânica e no desenvolvimento das tecnologias de exploração submarina, podendo servir para alavancar as competências

em robótica móvel existentes em várias Escolas Superiores de Engenharia e Centros de I&D⁴²⁷ do país para a actividade empresarial.

Basta recordar os conceitos de territorialização e de fronteiras que são usados para expressar a tendência mundial de projecção, para além do mar territorial, do sentimento de posse existente em relação ao território de cada país⁴²⁸. Esta tendência, na sua opinião, poderá fazer com que a ZEE seja cada vez mais considerada como tendo a “*natureza emergente do mar territorial*”, contrariando aqueles que defendem que essa Zona é parte dos altos-mares, onde o Estado ribeirinho tem apenas alguns direitos. Nesta imensidão de espaço náutico, a acrescentar à jurisdição nacional, há fortes indícios da existência de vários e extensos depósitos, passíveis de conter hidrocarbonetos como sejam petróleo e gás natural. Para além destes recursos naturais, o aumento da área também é passível de exploração de novos recursos energéticos offshore, como seja o aproveitamento da energia das ondas e do vento.

Agora, ainda que essencial, a energia é uma das muitas áreas a potencializar através da uma efectiva rentabilização da actual ZEE e das vantagens que advirão para o país com o extensão da plataforma continental das actuais 200 para as 350 milhas. Esta nova visão estratégica poderá, eventualmente, estar na génese dum novo *hypercluster* económico⁴²⁹.

O mar poderá tornar-se num factor de desenvolvimento nacional e a extensão da plataforma continental trará, inegavelmente, inúmeros benefícios para a economia Portuguesa⁴³⁰. Não deixando de causar perplexidade o facto de que Portugal, sendo um país de longa tradição marítima, tem assumido nestas últimas décadas uma visão mais continental em detrimento da sua natural vocação atlântica. O novo modelo de desenvolvimento económico-social passará por uma diferente abordagem às potencialidades que advirão, para Portugal, da adopção dum novo conceito estratégico, através da adopção de um conjunto de políticas públicas do mar no sentido de uma rápida adaptação nacional ao competitivo mundo globalizado (Chilão, 2011).

⁴²⁷ I&D: Investigação e Desenvolvimento.

⁴²⁸ Cf. Booth (1994).

⁴²⁹ Cf. Ernâni Lopes (2009).

⁴³⁰ Cf. Félix Ribeiro (2010) e Maria Teresa Dinis (2010).

4.4.2. Elementos para a Definição de um Cluster Marítimo

Face ao que antecede, apercebemo-nos de que o melhor aproveitamento das potencialidades oferecidas pelo alargamento da plataforma continental, terá de envolver uma perspectiva pluridisciplinar e pluridimensional. Assim, julgamos que a *“visão da gestão integrada dos assuntos do mar deverá trazer consigo a necessidade de se promover o ordenamento do espaço marítimo, como forma de fomentar o desenvolvimento económico – **Estruturação de um Cluster Marítimo** – e a exploração sustentada dos recursos marinhos⁴³¹”*.

Assim, em sede do presente capítulo, e ainda que não seja objecto de análise detalhada no âmbito da nossa tese, não poderíamos deixar de fazer uma breve referência aos estudos e análises conducentes à criação de um *cluster* do mar em Portugal. Desde logo o estudo precursor do falecido Professor Doutor Ernâni Lopes⁴³², passando por teses de Doutoramento⁴³³, bem como projectos de investigação desenvolvidos no então e-GEO Centro de Estudos de Estudos de Geografia e Planeamento Regional (actual CICS.NOVA Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais) pela Professora Doutora Regina Salvador⁴³⁴.

Em seguida passearemos a analisar alguns dados estatísticos acerca dos portos portugueses, desde os principais tipos de carga carregada e descarregada, passando pela evolução número de passageiros ou ainda valores relativos às pescas. Longe de ser uma análise exaustiva, trata-se apenas de uma breve abordagem ao dinamismo recente das diversas actividades económicas desenvolvidas nestes espaços.

Se considerarmos a evolução do número de pescadores (ver Figura 24) nas últimas duas décadas, podemos constatar que em 1992 existiam 36.337 pescadores matriculados e em 2012 registaram-se apenas 16.559, o que dá uma diminuição de quase 55%. Essa diminuição foi especialmente sentida no Porto de Olhão, que em 1992 tinha o maior número de pescadores, 5.162, e que em 2012 eram apenas 1.055, ou

⁴³¹ Ferreira da Silva (2012: 115). O *bold* é nosso.

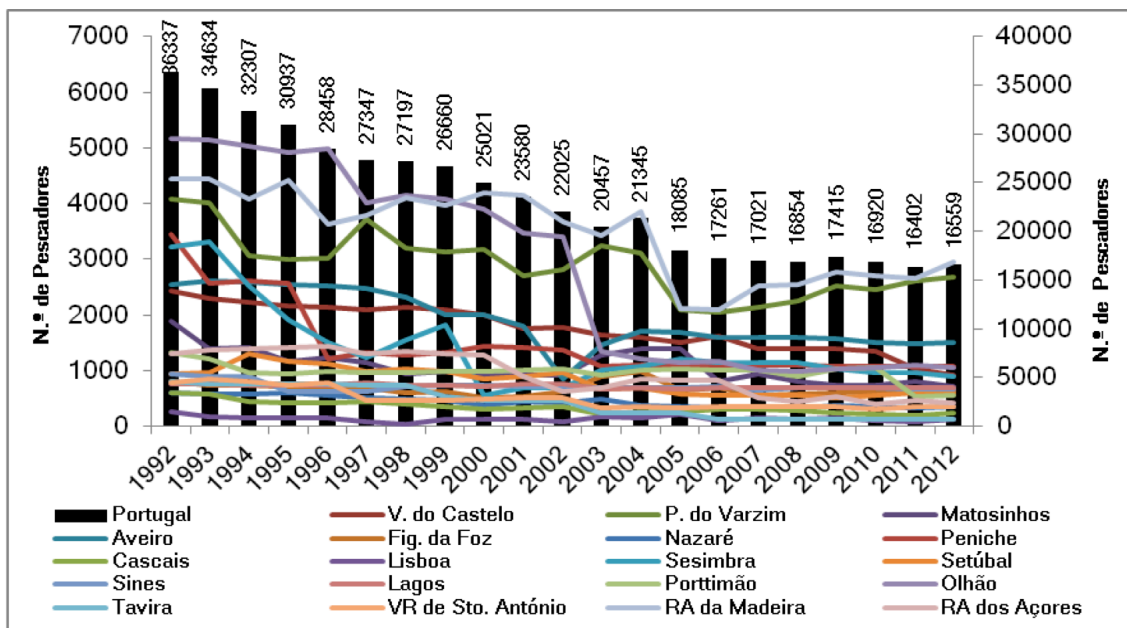
⁴³² Cf. Ernâni Lopes (2009).

⁴³³ Tais como a de Ana Ferreira (2011) ou a de Abel Simões (2013).

⁴³⁴ Cf. Simões e Salvador (2013), Salvador (2014), entre outros).

seja, uma redução de cerca de 80%. Para esta situação geral do país contribuiu o abandono que se tem vindo a registar da actividade piscatória, tanto por motivos de reforma dos pescadores ou de mudança de actividade económica, bem como pela opção de continuar a exercer a actividade piscatória em portos e frotas estrangeiros.

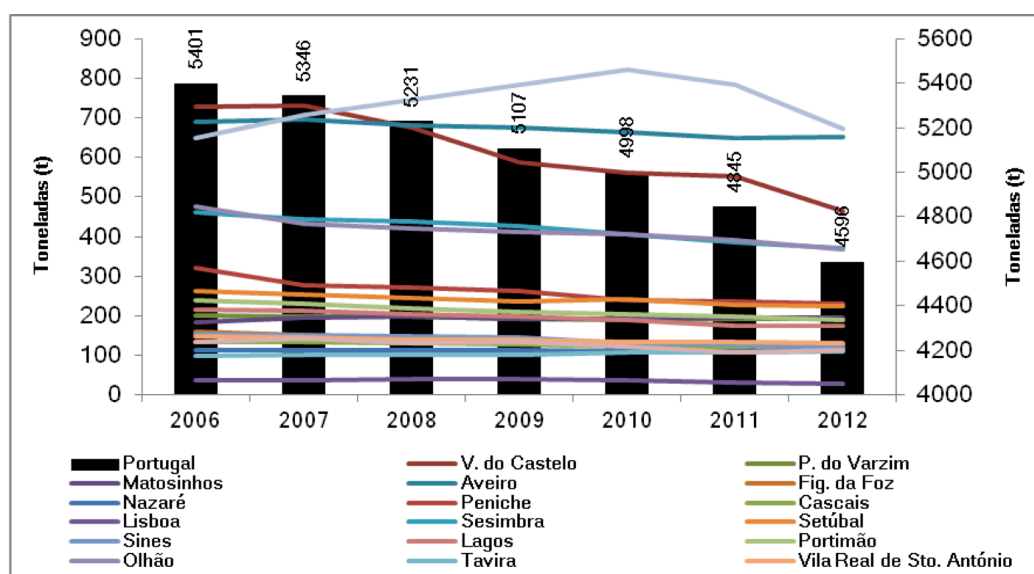
Figura 24 – Pescadores matriculados por Porto de registo, 1992-2012



Fonte: INE, Inquérito aos Pescadores Matriculados por Segmento de Pesca – Estatística Anual da Pesca

Tal como em relação ao número de pescadores, também o número de embarcações de pesca licenciadas tem vindo a diminuir (ver Figura 25). Em seis anos, de 2006 a 2012, registou-se um decréscimo à volta de 15%, tendo essa redução sido mais significativa ao nível das embarcações licenciadas no Porto de Viana do Castelo, aproximadamente -36%. De ressaltar que as embarcações licenciadas nos diversos portos da Região Autónoma dos Açores tiveram um ligeiro aumento, ao redor de 4%, o que significa que em 2012 havia mais 26 navios licenciados nesses portos face ao valor de 2006.

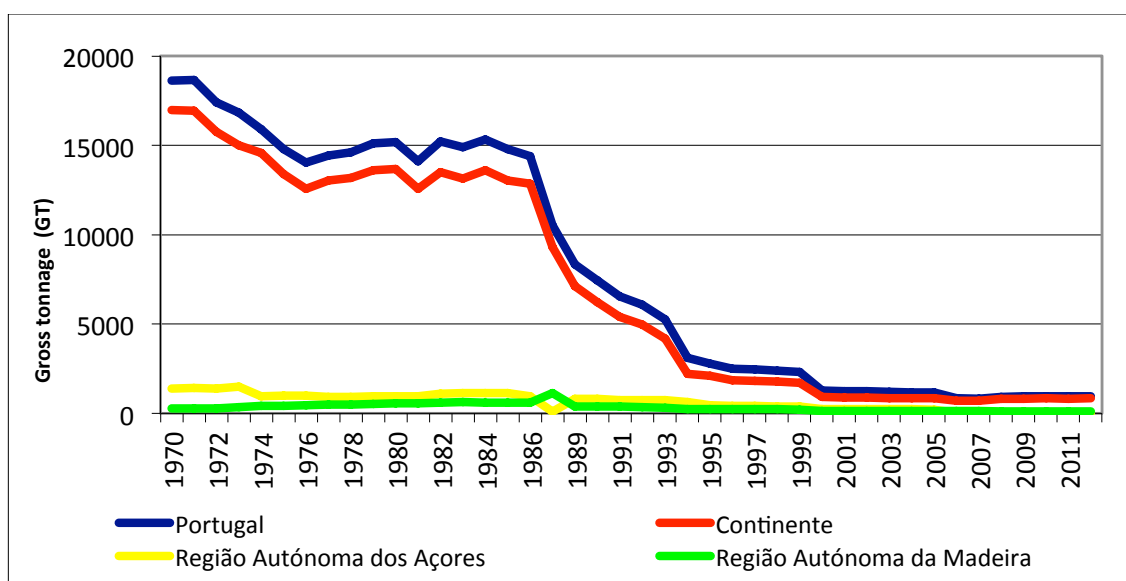
Figura 25 – Embarcações de pesca licenciadas com motor por Porto de registo, 2006-2012



Fonte: INE (secundária) e Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (primária)

De facto, a redução da capacidade, em termos de tonelagem bruta, das embarcações da frota nacional tem sido uma constante desde os anos 70 do século XX, tendo ganho um ímpeto reforçado com a entrada de Portugal na então Comunidade Económica Europeia em 1986. Essa redução foi de tal forma acentuada que a tonelagem bruta das embarcações da frota nacional em 2011 representa pouco mais de 5% da capacidade existente em 1970 (ver Figura 26).

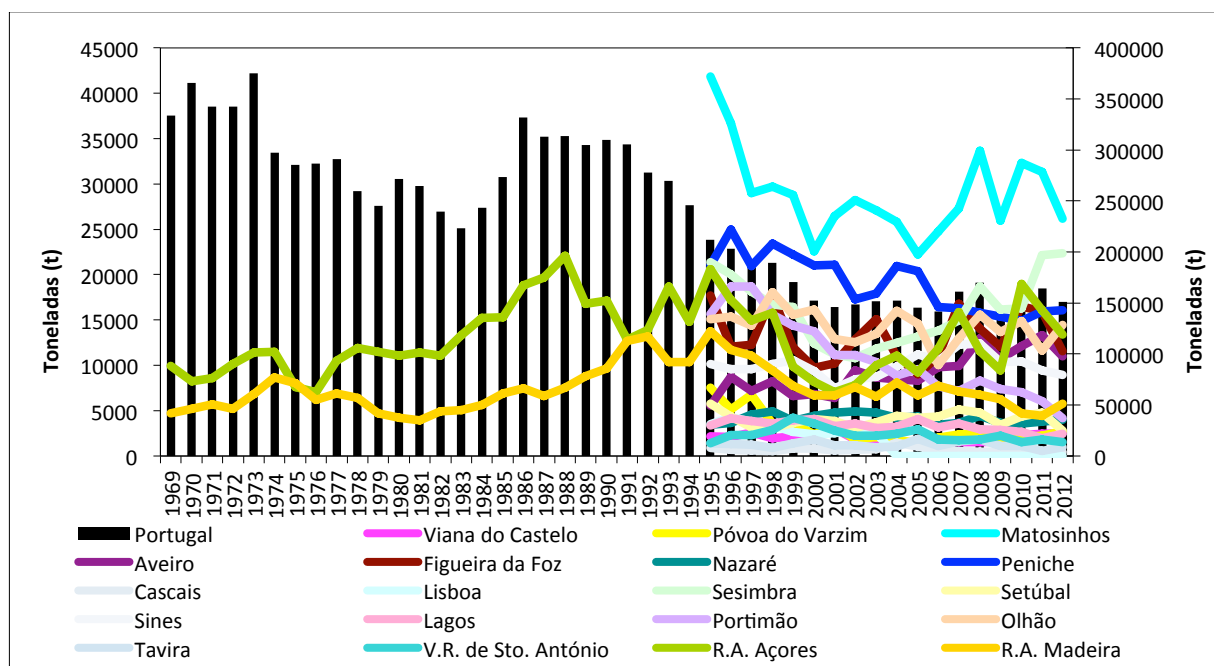
Figura 26 – Capacidade das embarcações de pesca sem motor da frota nacional, 1970-2011



Fonte: INE (secundária) e Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços (primária)

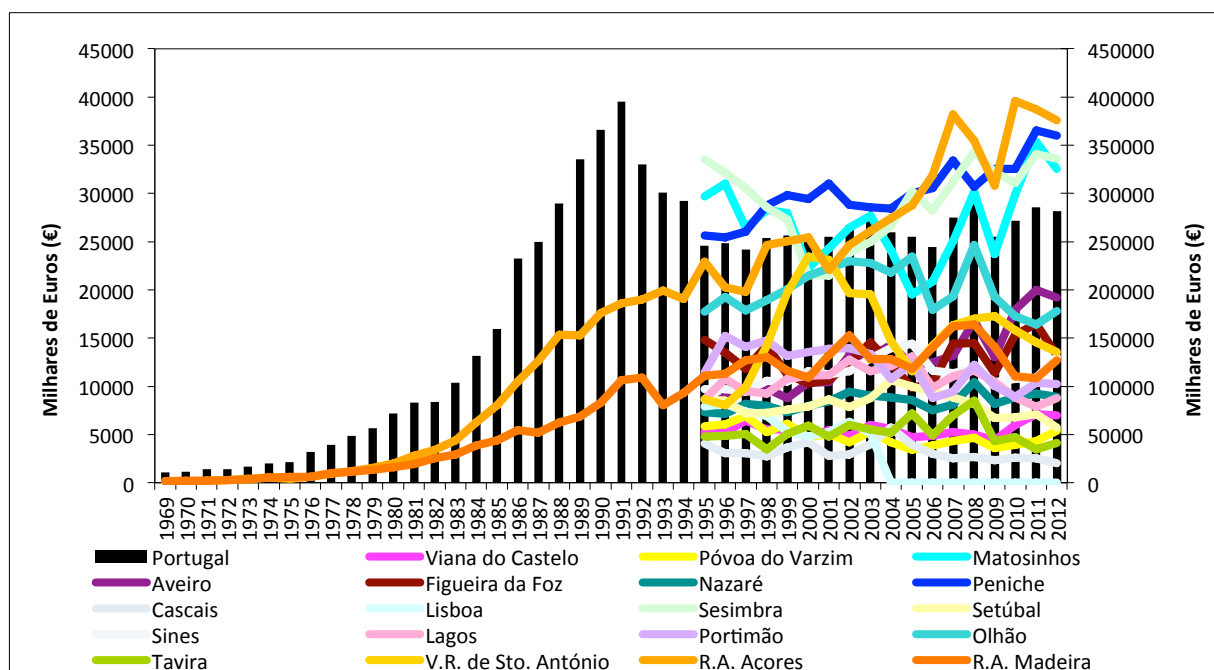
A análise conjunta das Figura 27 e Figura 28 permite constatar que a diminuição progressiva do número de toneladas de peixe capturado e descarregado corresponde um aumento do seu valor em Euros. Contudo, esse valor atinge o seu pico no início dos anos 90 do século passado diminuído em seguida e mantendo alguma estabilidade ao longo da última década. Se em termos de tonelagem o Porto de Matosinhos assume a liderança, em termos de valor monetário os portos da Região Autónoma dos Açores têm vindo a registar uma primazia crescente.

Figura 27 – Capturas nominais de pescado em toneladas (t) por Porto de descarga, 1969-2012



Fonte: INE (secundária) e DGRNat., Seg. Serv. Marítimos (Cont.); DRPescas Açores;DRPescas Madeira (primária)

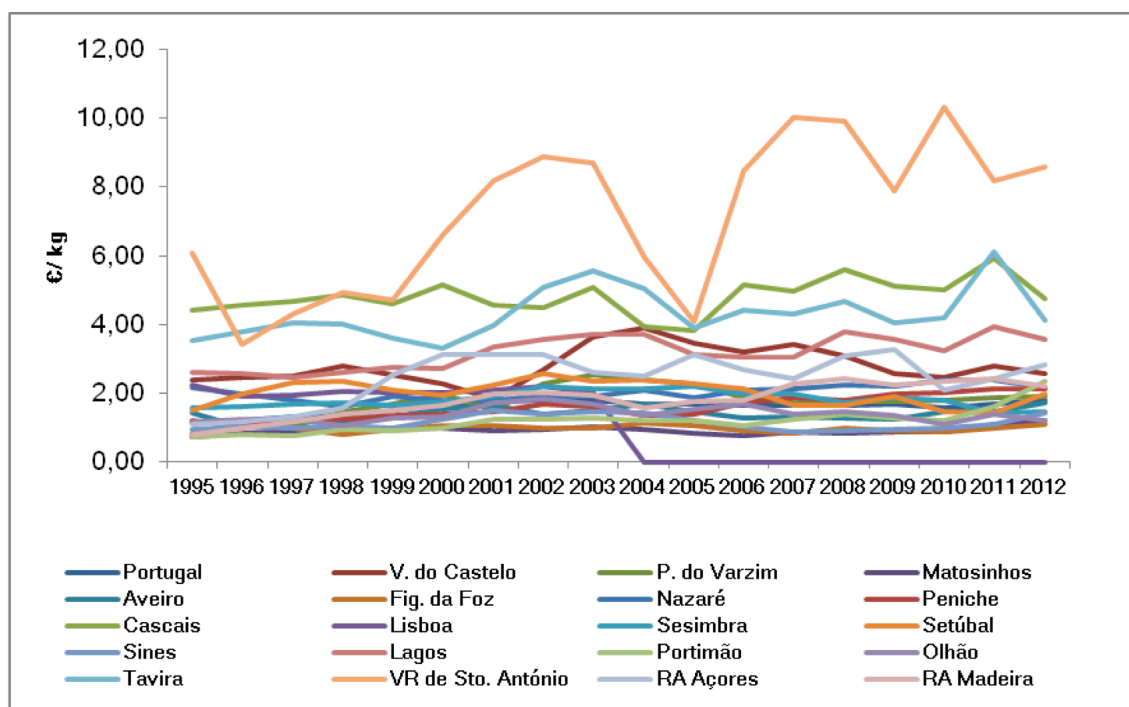
Figura 28 – Capturas nominais de pescado em milhares de Euros (€)por Porto de descarga, 1969-2012



Fonte: INE (secundária) e DGRNat., Seg. Serv. Marítimos (Cont.); DRPescas Açores;DRPescas Madeira (primária)

No que diz respeito ao valor médio (Euros por quilograma) da pesca descarregada (ver Figura 29), confirma-se um ligeiro aumento no período em análise (1995 a 2012). Apresentando o Porto de Vila Real de Santo António os valores mais elevados, sendo seguido, à distancia, por Cascais, Tavira e Lagos.

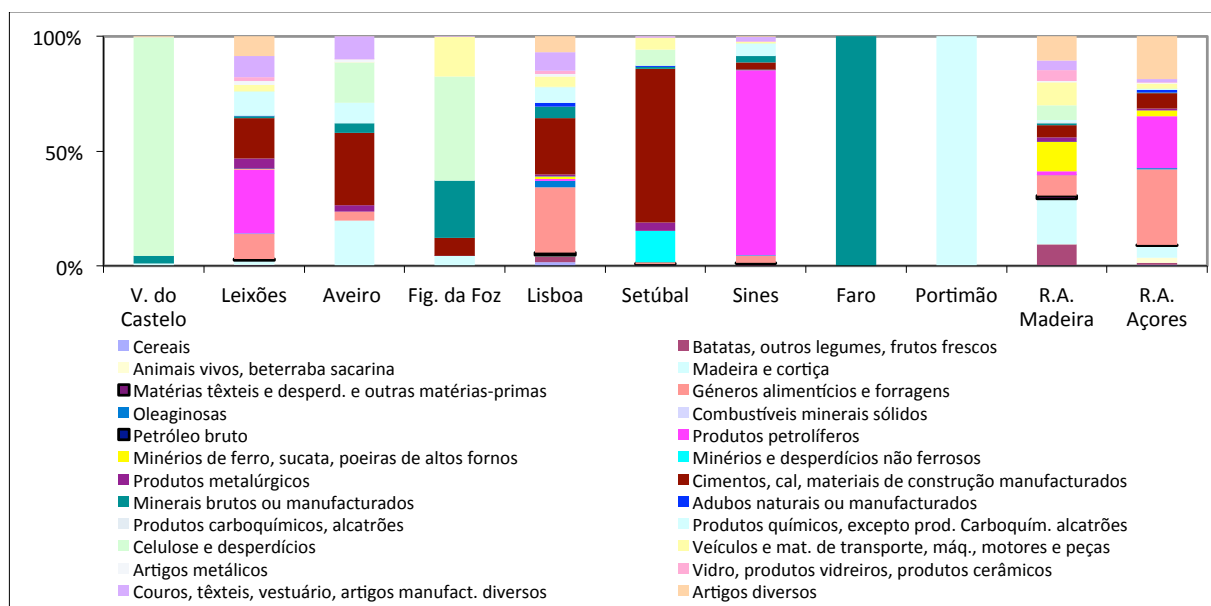
Figura 29 – Valor médio da pesca descarregada (€/ kg) por Porto de descarga, 1995-2012



Fonte: Fonte: INE (secundária) e DGRNat., Seg. Serv. Marítimos (Cont.);DRPescas Açores;DRPescas Madeira (primária)

Em termos de mercadorias carregadas por porto (ver Figura 30), podemos constatar que alguns portos são praticamente especializados num único produto, nomeadamente Viana do Castelo (celulose e desperdícios) e Portimão (madeira e cortiça) e, em menor grau, Setúbal (cimentos, cal e materiais de construção manufacturados) e Sines (produtos petrolíferos). Esta situação tem uma óbvia relação com a especialização local/regional das indústrias existentes no seu entorno.

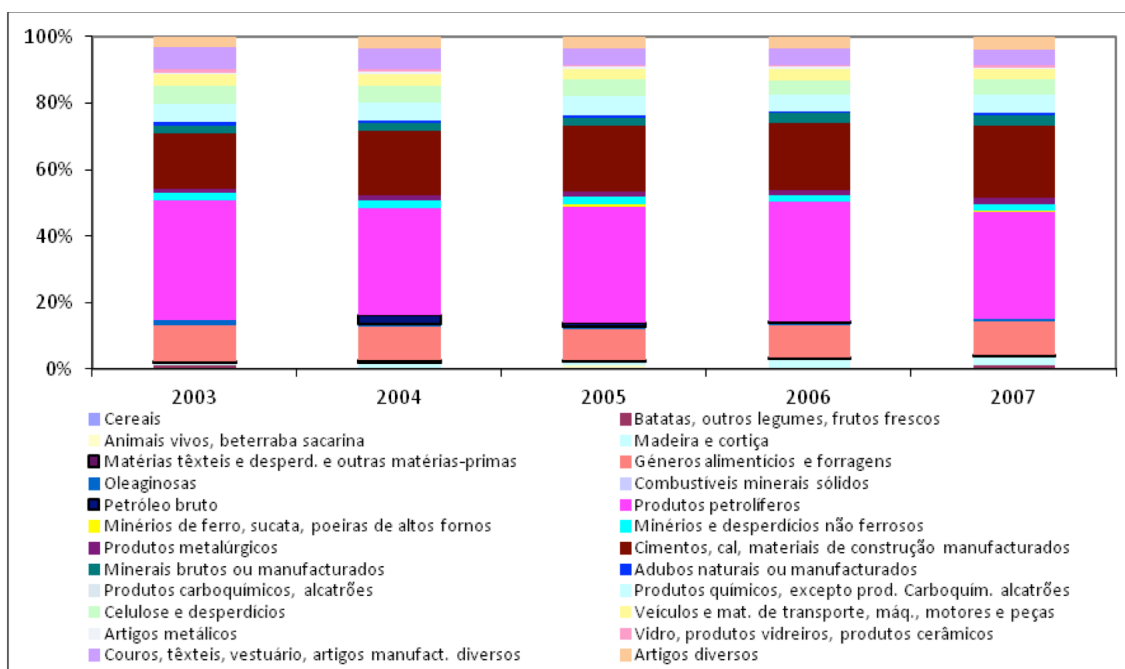
Figura 30 – Mercadorias carregadas por Porto declarante e Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, em 2007



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Se consideramos a evolução temporal do total de mercadorias carregadas nos diversos portos nacionais podemos ver que existe uma certa estabilidade, sendo possível identificar um aumento da importância relativa dos cimentos, cal e materiais de construção manufacturados e uma diminuição dos produtos petrolíferos e dos géneros alimentícios e forragens (ver Figura 31).

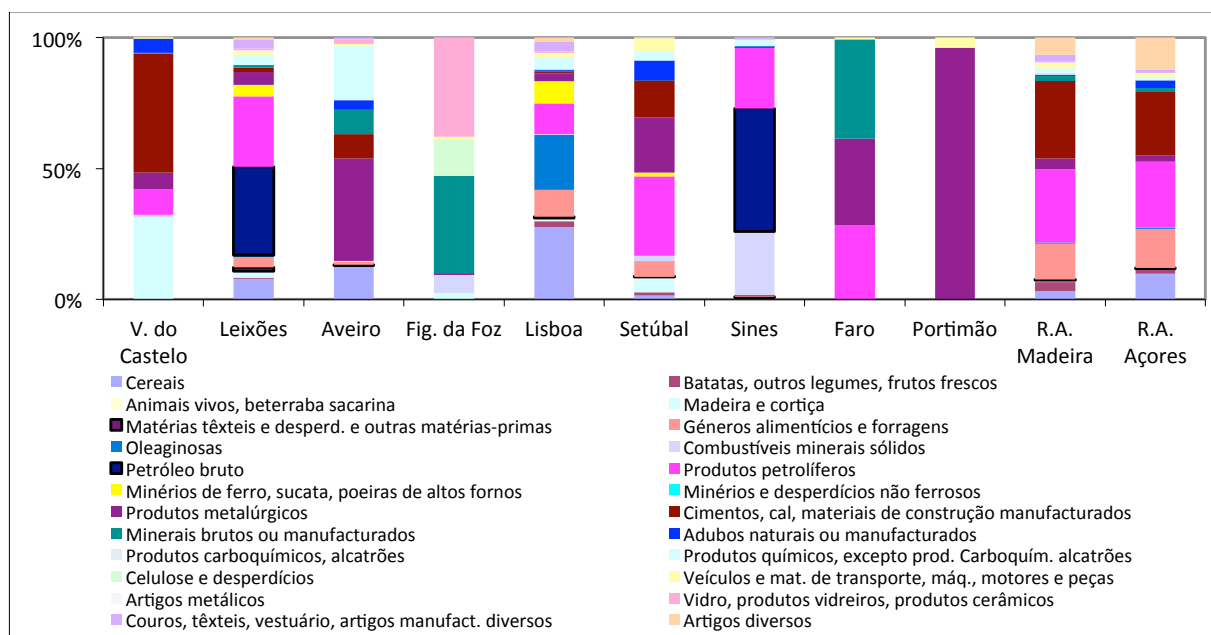
Figura 31 – Mercadorias carregadas por Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, 2003-2007



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Já no que diz respeito às mercadorias descarregadas por porto, à excepção de Portimão (produtos metalúrgicos), não existe nenhuma especialização claramente identificada nos restantes portos nacionais (ver Figura 32).

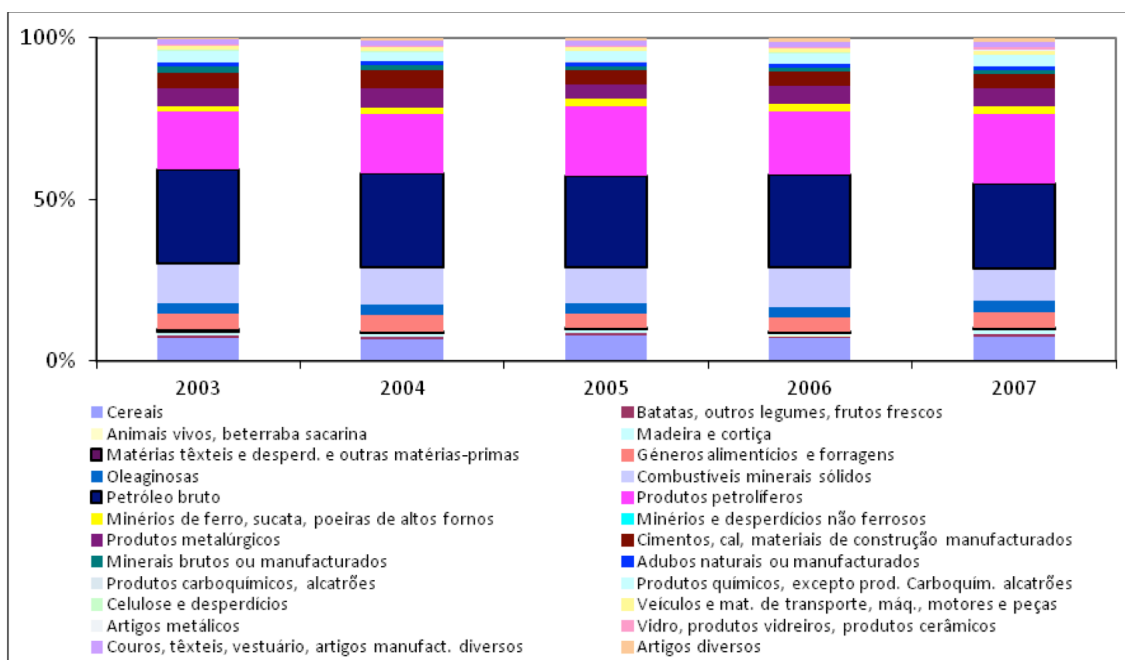
Figura 32 – Mercadorias descarregadas por Porto declarante e Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, em 2007



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Também na evolução temporal do total de mercadorias descarregadas nos diversos portos nacionais existe estabilidade, com um ligeiro aumento da descarga de produtos petrolíferos e uma pequena redução da descarga de petróleo bruto e de combustíveis minerais sólidos (ver Figura 33).

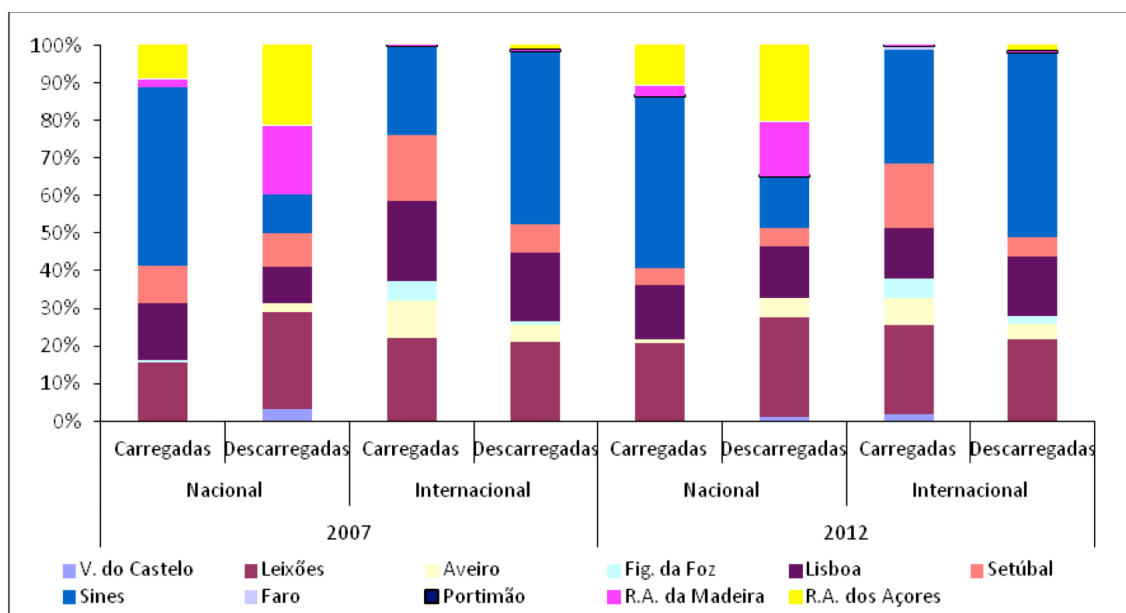
Figura 33 – Mercadorias descarregadas por Grupo de mercadorias, em percentagem (%) do total, 2003-2007



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Procurando analisar os movimentos dos portos, por tipo de movimento (nacional ou internacional) e por tipo de fluxo das mercadorias (carregadas ou descarregadas), podemos constatar que Sines assume a primazia em ambos os tipos de movimento, tipo de fluxo e anos em análise, seguido dos Portos de Leixões, Lisboa e Setúbal. Face às características insulares das regiões autónomas, e com maior ênfase no caso dos Açores em resultado do maior número de ilhas, os movimentos de carga e descarga nacionais assumem grande importância nos portos destas regiões (ver Figura 34).

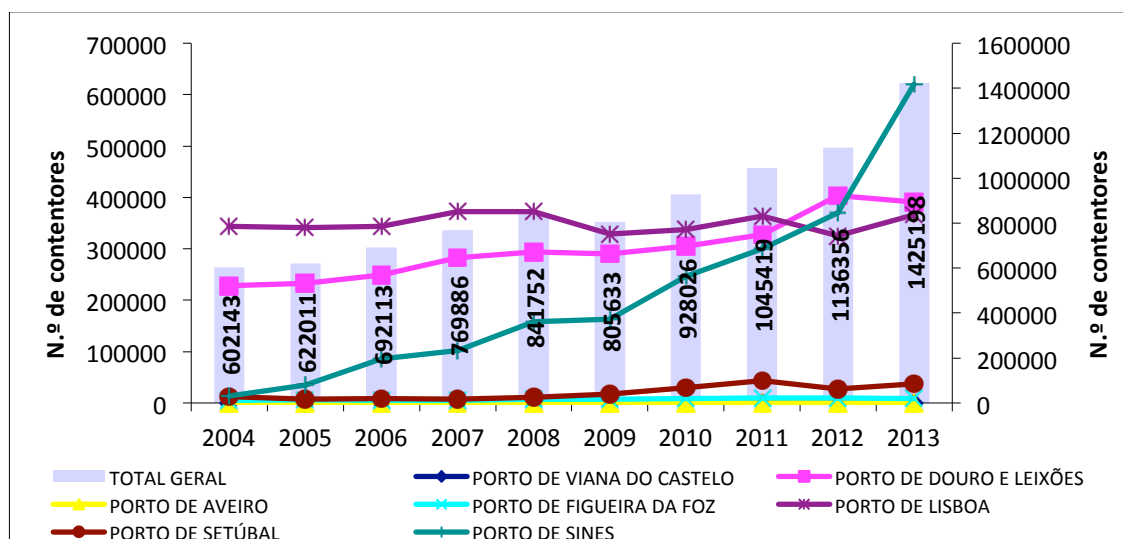
Figura 34 – Movimento de mercadorias nos portos por Porto declarante, Tipo de movimento e Tipo de fluxo das mercadorias, em percentagem (%) do total, 2007 e 2012



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

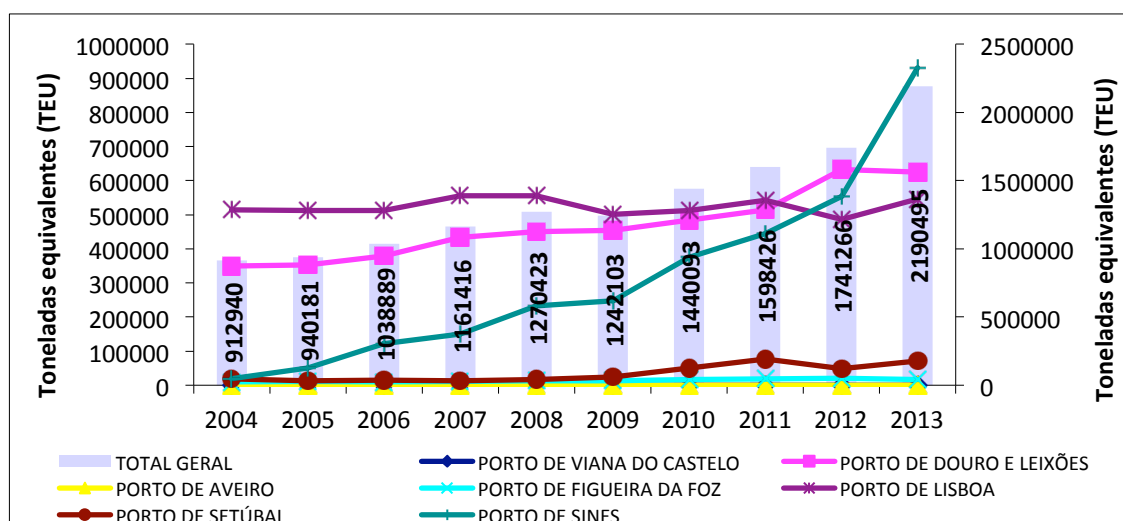
Se considerarmos a evolução do movimento de contentores nos principais portos de Portugal Continental, tanto em número de contentores, como em toneladas equivalentes, podemos observar um aumento constante ao longo dos anos em análise, situação para que muito contribui o crescimento quase exponencial do Porto de Sines. De facto, tanto no número de contentores, como em toneladas equivalentes falamos em aumentos a nível nacional que representam uma duplicação em cerca de 9 anos, de 602.143 contentores em 2004 para 1.425.198 em 2013 e de 912.940 toneladas equivalentes em 2004 para 2.190.495 em 2013 (ver Figura 35 e Figura 36).

Figura 35 – Movimento de contentores nos principais portos do Continente, por n.º de contentores, 2004-2013



Fonte: IMT, I.P. (secundária) e administrações portuárias (primária)

Figura 36 – Movimento de contentores nos principais portos do Continente, por toneladas equivalentes (teu), 2004-2013

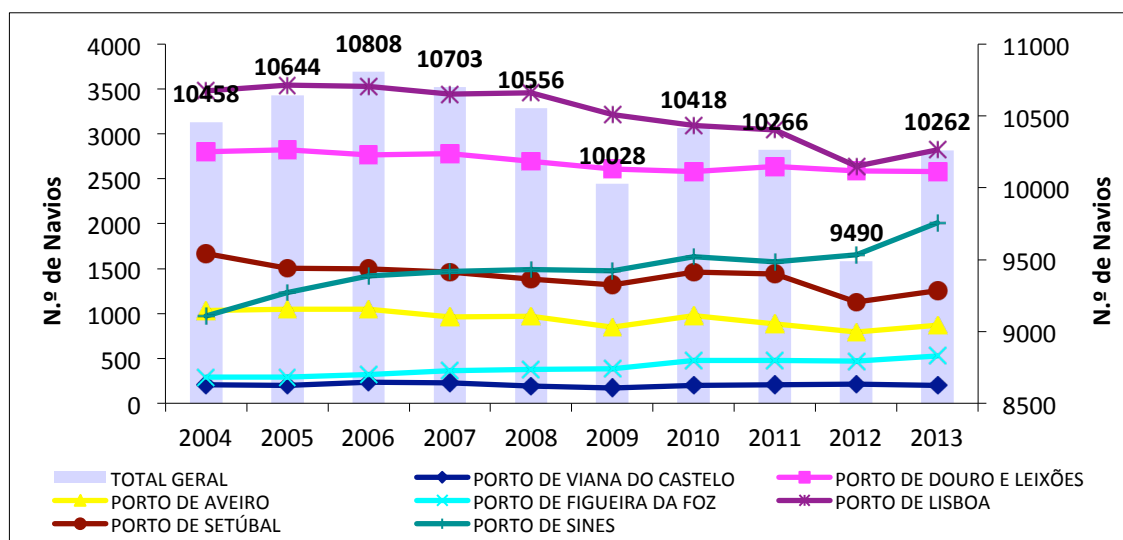


Fonte: IMT, I.P. (secundária) e administrações portuárias (primária)

Já em termos do movimento de navios nos principais portos de Portugal Continental, tanto em número de navios, como em toneladas brutas, podemos identificar duas tendências distintas. Por um lado, uma tendência para a diminuição do número de navios, por outro um aumento da tonelagem bruta desses mesmos navios.

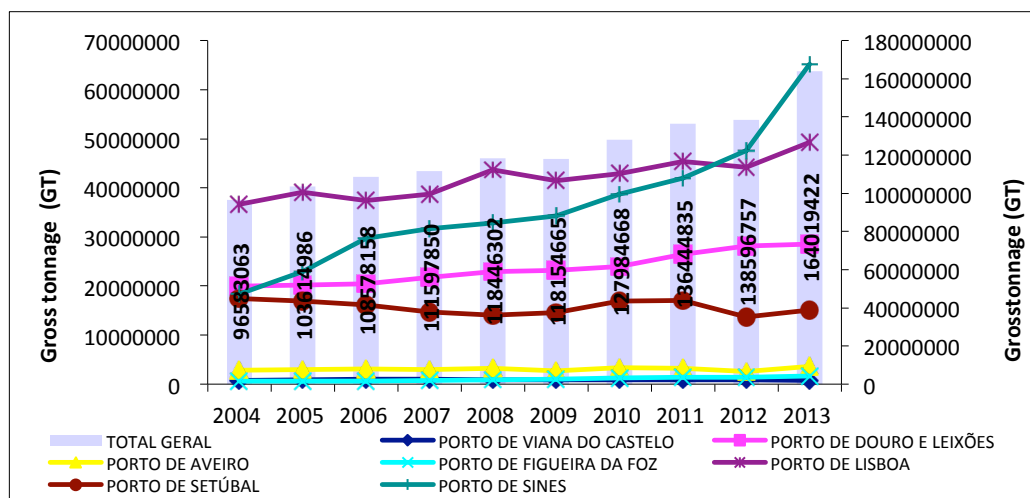
Para esta situação não deverá ser estranha a entrada em serviço de navios petroleiros, cargueiros e porta-contentores como cada vez maiores dimensões e deslocamento. Em relação à entrada de navios destaca-se o Porto de Lisboa, seguido do Porto do Douro e de Leixões, em ambos os casos não será negligenciável a entrada de numerosos navios de passageiros e de recreio com vista a usufruir das atracções turísticas das respectivas cidades. Já em termos de tonelagem bruta, destaca-se o Porto de Sines, tendo mesmo nos últimos dois anos em análise ultrapassado o Porto de Lisboa (ver Figura 37 e Figura 38).

Figura 37 – Movimento de navios nos principais portos do Continente, por n.º de navios, 2004-2013



Fonte: IMT, I.P. (secundária) e administrações portuárias (primária)

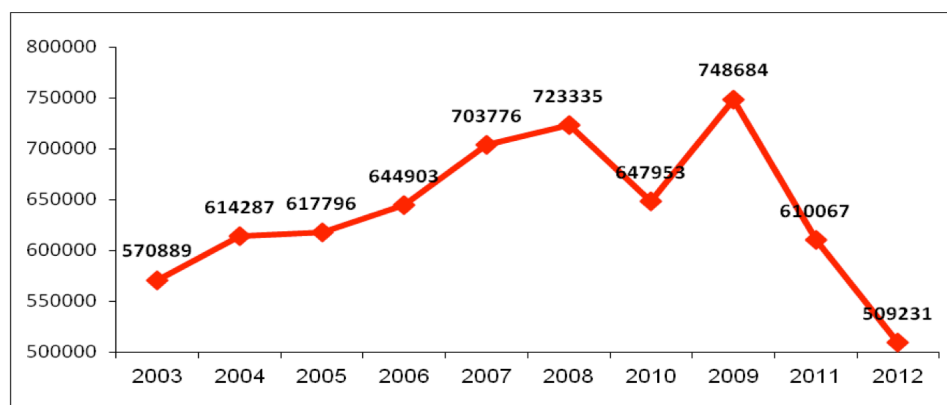
Figura 38 – Movimento de navios nos principais portos do Continente, por toneladas brutas, 2004-2013



Fonte: IMT, I.P. (secundária) e administrações portuárias (primária)

Por fim não nos podemos deixar de referir à evolução do número de passageiros nos portos portugueses, que após um período de franca expansão entre 2003 e 2009, conheceu uma quebra acentuada, registando mesmo em 2012 um valor inferior ao de 2003, com 509.231 passageiros em 2012 e 570.889 em 2003 (ver Figura 39).

Figura 39 – Movimento de passageiros (N.º) nos portos portugueses; 2003-2012



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

4.4.3. Defesa de Interesses

No final da reflexão do presente capítulo, e tendo em consideração o conjunto de análises efectuadas, devemos afirmar, de modo inequívoco, a necessidade absoluta de *“manter uma política de defesa que assegure ‘a continuidade de Portugal enquanto país europeu, de centralidade atlântica e vocação universalista’ baseada prioritariamente no poder naval e aéreo, com vista a garantir a independência nacional, a integridade do território e a liberdade e segurança das populações contra as ameaças tradicionais, militares ou outras, e contra as novas ameaças de terror inovativo e de origem difusa”*⁴³⁵.

4.5. Síntese do Capítulo IV

O capítulo que agora se encerra constitui, juntamente como o capítulo V, o eixo central da presente tese. Começamos por apresentar as características da Plataforma Continental portuguesa, a sua situação actual e as perspectivas de extensão futuras. De seguida reflectimos acerca da necessidade do “reforço estratégico”, ou seja, da melhoria do posicionamento nacional no âmbito europeu e global, alicerçada, entre outros aspectos, na presença em organizações internacionais, bem como na dotação de meios materiais e humanos que assegurem os nossos interesses no espaço marítimo.

Neste sentido ganha importância o conceito de “Marinha de Duplo Uso”, polivalente e flexível, capaz de assegurar um leque amplo de missões, entre as quais as de “*Safety & Security*”.

Por outro lado, a posição e a configuração de Portugal, – sintetizada na célebre frase de Orlando Ribeiro de um “*país atlântico por posição, mediterrâneo por vocação*” –, implica que os principais centros urbanos e populacionais do país se situem no

⁴³⁵ Cf. Narciso (2010: 16).

litoral. Desta forma, as cidades marítimo-portuárias e os seus portos configuram-se como interfaces privilegiados entre a terra e o mar, pelo que apresentamos uma breve análise das principais cidades portuguesas e respectivos portos que se destacam neste domínio.

De seguida passaremos ao Capítulo V – *A Maritimidade Portuguesa – a plataforma continental estendida*, que assenta essencialmente no desenvolvimento de um exercício *Delphi*.

CAPÍTULO V – A MARITIMIDADE PORTUGUESA – A PLATAFORMA CONTINENTAL ESTENDIDA

Prece

*Senhor, a noite veio e a alma é vil.
Tanta foi a tormenta e a vontade!
Restam-nos hoje, no silêncio hostil,
O mar universal e a saudade.*

*Mas a chama, que a vida em nós criou,
Se ainda há vida ainda não é finda.
O frio morto em cinzas a ocultou:
A mão do vento pode erguê-la ainda.*

*Dá o sopro, a aragem — ou desgraça ou ânsia —
Com que a chama do esforço se remoça,
E outra vez conquistaremos a Distância —
Do mar ou outra, mas que seja nossa!*

Fernando Pessoa, *in Mensagem - Mar Português*

5. 1. Nota inicial de reflexão sobre o *Exercício Delphi*⁴³⁶

Quando definimos as quatro hipóteses de investigação no quadro da presente tese de doutoramento, isto é, Reforço Geoestratégico (H1), Articulação Transatlântica (H2); Porta de Entrada Marítima da EU (H3) e Ordenamento Jurídico Adequado (H4); consideramos que a metodologia Delphi constituiria uma opção interessante para testar e validar as hipóteses levantadas. A selecção dos peritos obedeceu à dupla preocupação de garantir um leque suficientemente representativo de posicionamentos sobre os domínios em que se inscrevem as temáticas da presente

⁴³⁶ A síntese da metodologia Delphi consta do Anexo 1 da presente tese de doutoramento.

tese e, em simultâneo, possibilitar uma distribuição equilibrada desses mesmos peritos pelos quatro grupo socioprofissionais que se definiram como relevantes.

Assim, a estruturação temática do inquérito *Delphi*⁴³⁷ e a escolha dos peritos obedeceram a uma clara preocupação traduzida na pesquisa de elementos informativos não existentes em quaisquer documentos disponíveis à data que possibilita-se alcançar dois desideratos fundamentais.

I. Trazer à discussão novos elementos relativos a uma questão crucial para o País correspondente ao seu posicionamento geoestratégico;

II. Testar e validar as hipóteses colocadas em tese enquanto possíveis respostas às questões fundamentais por nós colocadas.

Face ao que antecede, procederemos a uma leitura e análise dos resultados das rondas *Delphi*⁴³⁸ com base numa estrutura de dois níveis:

1. Leitura global/blocos temáticos – Neste domínio o que está em causa é o entendimento daquilo que podemos designar por uma “tendência global de respostas” correspondendo à percepção do que é/poderá vir a ser a relação crítica entre capacidades versus potencialidades. Dito doutro modo, o que aqui está em causa é sobretudo perceber até que ponto faz sentido pensar num novo “Portugal Marítimo” tendo em conta aquilo que são as nossas realidades jurídicas, tecnológicas e administrativas. Por outro lado, a própria leitura que é proporcionada pela divisão do inquérito por blocos temáticos deverá permitir uma maior aproximação aos domínios de validação das hipóteses levantadas. Assim, a agregação por grandes temas pretendia favorecer o melhor entendimento das áreas em que será maior a diferença entre a potencialidade e a capacidade correspondendo estas, em consequência, aquelas onde será mais urgente a definição e concretização de programas conducentes à aproximação dos hiatos detectados.

2. Leitura por questões individuais – A este nível trata-se já duma escala fina de análise, pelo que o objectivo é ser capaz de especificar para diversos subdomínios correlacionados com o grande universo das actividades marítimas onde

⁴³⁷ O inquérito da Primeira Ronda consta do Anexo 2 da presente tese de doutoramento.

⁴³⁸ A primeira ronda *Delphi* decorreu entre 15/12/2013 e 15/1/2014 e a segunda ronda *Delphi* decorreu no período compreendido entre 10/9/2014 e 31/10/2014.

se detecta o maior grau de virtualidades e onde é visível as nossa maiores fraquezas. Este terceiro nível de análise deverá trazer à discussão um conjunto de elementos importantes para a melhor e mais completa tentativa de teste e validação das hipóteses base que formulamos na introdução da presente tese.

5.2. Leitura Global/Blocos Temáticos⁴³⁹

Na sequência do acima referido e tendo em consideração os objectivos fundamentais da presente tese, a construção do inquérito Delphi procurou obter elementos para melhor entender o posicionamento global do País face aos domínios da Geoestratégia, da Articulação Transatlântica, da Constituição de Porta de Entrada Marítima da UE e do Ordenamento Jurídico. Neste sentido agregaram-se as 33 questões do Inquérito Delphi por quatro (4) grandes blocos temáticos. A saber:

- I. Quais são as principais vantagens para Portugal que resultam da expansão da sua actual plataforma continental, caso seja aprovada a sua candidatura?
- II. Portugal possui condições para gerir e rentabilizar o facto de passar a ter a plataforma continental alargada?
- III. Quais são as possíveis debilidades de Portugal?
- IV. O que pode ou deve Portugal fazer? Condições de partida (financeiras e de enquadramento direito internacional, etc.), soluções e quadro temporal para as conseguir implementar.

Neste sentido estruturou-se o inquérito Delphi por quatro (4) grupos de questões, segundo a seguinte divisão.

- a. Vantagens/impacto da expansão da Plataforma Continental Português
- b. Condições de Gestão/Rentabilização
- c. Debilidades de Portugal

⁴³⁹ Os resultados da primeira ronda *Delphi* constam do Anexo 3 da presente tese de doutoramento.

d. Soluções para uma Plataforma continental expandida.

Com o objectivo de garantir uma perspectiva multi-sectorial sobre as questões em apreço, definiu-se um painel de peritos a inquirir, segmentado por quatro (4) áreas de *expertise*:

- I. Decisores políticos
- II. Estruturas militares
- III. Meio Académico
- IV. Agentes económicos

A multiplicidade interdisciplinar dos inquiridos garante, em nosso entender, uma visualização mais enriquecedora sobre as questões em debate.

A recepção e leitura das respostas das duas rondas *Delphi* permitiram concluir que, em função do agrupamento de questões a que se procedeu, existem domínios onde a percepção dos especialistas inquiridos parecem ser mais unânimes e outros campos de análise em que a diversidade de respostas obtidas aponta para maiores dúvidas entre o painel de individualidades que responderam ao inquérito.

Deste modo, as duas análises, relativamente às respostas, indicam um grau elevado de concordância quanto às vantagens/impacto da extensão da Plataforma Continental Portuguesa e também um nível considerável de simultaneidade de perspectivas de condições de gestão/rentabilização da mesma.

Em oposição, existe um claro desacordo no que toca à identificação das nossas maiores debilidades e respectivas políticas/soluções para as ultrapassar.

Deste modo, o inquérito *Delphi* parece indicar um elevado consenso no que toca à relevância do nosso País passar a contar com uma das maiores Plataformas Continentais do mundo (11.º) subsistindo um campo de opinião diversas no que concerne às políticas mais adequadas ao aproveitamento dessa mesma plataforma.

Apresentamos, então, o quadro um com uma segmentação das respostas por domínios de concordância, subdivididos por aquilo que designamos “Bloco Técnico” e “Bloco Político”.

Após o tratamento das respostas, foi possível verificar que as questões foram alvo dum segundo processo iterativo, estão concentradas nos domínios da identificação das debilidades e do quadro estratégico político e estratégico para as ultrapassar.

Deste modo, não parece ser claro, para o painel de especialistas inquiridos, a linha política a seguir, no médio e longo prazo, tendo em conta questões geoestratégicas, de diplomacia económica, de parcerias e de captação de investimentos ou de apetrechamento tecnológico.

Ao invés, os especialistas demonstram uma concordância significativa relativamente a questões como o impacto positivo para a economia nacional decorrente da extensão da plataforma continental (questões 1, 2 e 5), o reforço do prestígio e do “soft power” português, o potenciar do conhecimento endógeno em áreas relacionadas com o mar, como a biologia e a oceanografia (questão 9) e um reposicionamento do país face à União Europeia em domínios negociais relacionadas com as pescas e actividades marítimas (questões 10 e 11).

Por outro lado, os inquiridos parecem assumir que a cooperação europeia (no quadro da UE) e a solidariedade transatlântica (no contexto da NATO) poderão suprir algumas debilidades de gestão da Plataforma Continental portuguesa estendida (questões 12 e 16).

Acresce ainda a este cenário, que, os especialistas inquiridos, defendem que se está perante uma oportunidade interessante de ganho de relevância dos assuntos marítimos no quadro administrativo português. Assim, existe a tomada de consciência da possibilidade da criação do Ministério do Mar que congregasse as políticas, estratégias e programas nos domínios associados às actividades atlânticas (questão 16).

Constitui elemento a merecer reflexão o quase total desacordo entre os especialistas inquiridos, no que concerne à nossas maiores debilidades. Parece ser sintomático que o único domínio em que os especialistas mostraram uma quase total concordância relaciona-se com um elemento conjuntural correspondente à actual crise económica e financeira (questão 22) e respectivas medidas de correcção. Em contrapartida, nos domínios de identificação nos domínios de debilidade estrutural (questões 20, 21, 23, 24 e 25) subsistem grandes diferenças de perspectiva.

Este ponto parece indiciar que, após a saída da *Troika* e corrigidos alguns elementos de desequilíbrio das nossas contas públicas, se deverá esperar um debate aceso sobre os domínios em que Portugal parece revelar maiores fraquezas que à Plataforma Continental estendida concerne.

Neste sentido, deverão estar em cima da mesa para o futuro debate questões como; ordenamento jurídico; recursos humanos e materiais da Marinha; Segurança; capacidade de resposta da marinha portuguesa às denominadas “novas ameaças”; e sustentabilidade ambiental.

Em consequência do que atrás foi dito, foi detectado um amplo espectro de opiniões sobre o quando de políticas mais adequadas para, por um lado, vencer as debilidades anteriormente mencionadas e, por outro lado, potenciar um melhor aproveitamento das oportunidades criadas pela extensão da Plataforma Continental portuguesa.

Assim, os inquiridos apenas mostraram um acordo claro sobre três (3) domínios de intervenção de políticas:

1. Parece ser consensual que a Plataforma Continental portuguesa estendida oferecerá interessantes possibilidades de partilha de conhecimentos com os países atlânticos membros da CPLP⁴⁴⁰;
2. A diplomacia económica deverá constituir um eixo de suporte fundamental para a captação de investimento produtivo de origem estrangeira;

⁴⁴⁰ CPLP: Comunidade de Países de Língua Portuguesa.

3. A Plataforma Continental portuguesa estendida representa uma oportunidade única de fortalecimento das relações das Universidades e o meio empresarial.

Subsistem grandes dúvidas entre os especialistas inquiridos sobre papel geoestratégico de Portugal, considerando a jurisdição atlântica sobre 3,1 milhões de kms², horizonte temporal necessário para otimizar o nosso ordenamento jurídico, papel da NATO em termos da resposta a eventuais ameaças, modalidades de captação de investimento estrangeiro e constituição no tempo de capacidade tecnológicas para explorar a Plataforma Continental portuguesa estendida.

Nas conclusões iremos reflectir sobre duas questões que nos parecem muito relevantes no quadro actual de discussão sobre o significado, potencialidades e obrigações, decorrentes da Plataforma Continental portuguesa estendida:

- a) O que sugerem os resultados obtidos em relação a uma estratégia nacional para o mar, com especial destaque para estruturas portuárias, transporte marítimos e dinamização económica;
- b) Possíveis linhas de pesquisa nestes domínios.

5.3. Análise questão a questão

Na segunda escala de análise pensamos ser mais conveniente, em função de estabelecer uma grelha de leitura mais perceptível e adequada à linha de raciocínio que estabelecemos dividir a nossa reflexão em duas subpartes: num primeiro momento analisaremos todas as respostas dos resultados obtidos na primeira ronda Delphi, incluindo quer as que foram consideradas como sendo suficientemente concordantes para dispensar a segunda ronda de inquirição, quer as que submetemos a uma segunda volta de questionamento (neste último grupo, tentaremos identificar possíveis razões para justificar a maior discordância entre os peritos consultados no Inquérito *Delphi*). Numa segunda etapa procederemos à avaliação crítica do conjunto

de respostas em que, devido à maior dispersão de opinião dos peritos, se justificou o lançamento da segunda ronda dos Inquéritos *Delphi*.

Parte Um – Primeira ronda Delphi

Tema 1 – Vantagens / Impacto da Expansão da Plataforma Continental Portuguesa

Questão 1 – Importância do alargamento da Plataforma para o desenvolvimento económico português

Nesta primeira questão pretendia-se que os inquiridos estabelecessem uma primeira opinião sobre a relevância do alargamento da Plataforma Continental para o futuro da Economia Portuguesa. Pensamos que, sem surpresa, os inquiridos consideram que o processo acima referido é alvo de análise na presente Tese (alargamento da plataforma continental) assumirá uma importância significativa ou muito significativa para as perspectivas de desenvolvimento económico de Portugal. Ganha, assim, acuidade toda linha de pensamento que defende que o alargamento não é apenas um processo estritamente geopolítico ou geoestratégico mas também pode ser considerado como um eixo de suporte para a projecção económica de Portugal nas próximas décadas.

Questão 2 – Nesta questão pedia-se aos peritos que confrontassem ganhos e custos decorrentes do processo de alargamento da Plataforma Continental. Em sequência lógica das respostas à questão anterior, os peritos consultados são de opinião que é “Provável” ou “Muito Provável” que os benefícios decorrentes do alargamento da Plataforma Continental se sobreponham aos custos associados aos processos de exploração das potencialidades oferecidas pela plataforma alargada. Assim, devemos ter em conta que esta resposta é particularmente relevante sobretudo se pensarmos que Portugal atravessa um período da sua História marcado por graves dificuldades e restrições orçamentais. Só com um quadro claro, e previamente bem definido, de investimentos a efectuar, atribuição de

responsabilidades financeiras e tarefas primordiais a desenvolver será possível obter um consenso alargado no que toca à sempre complexa de delicada distribuição de custos e meios a envolver. Esta perspectiva é tanto mais importante se pensarmos que, pelas características do meio a explorar, meio oceânico / profundidades consideráveis, são de esperar grandes investimentos iniciais em capital fixo. O sucesso futuro da exploração e gestão da nossa plataforma dependerá, portanto e em larga margem, do tipo de protocolos e acordos a que se conseguir chegar, envolvendo parceiros públicos e privados e agentes nacionais e internacionais (nas conclusões da presente Tese de Doutoramento voltaremos a este assunto).

Questão 3 – Neste ponto do Inquérito *Delphi* questionava-se os peritos se o alargamento da Plataforma poderia ter algum impacto/papel numa reforma da estrutura das Forças Armadas Portuguesas. É importante salientar, *a priori*, que esta foi uma das oito questões sujeita a uma segunda ronda de inquirição⁴⁴¹ implicando uma matéria de análise e reflexão mais “polémica ou controversa”. De acordo com a “tabela valorativa” incluída na questão em causa, verificou-se que vários peritos defenderam a escassa ou nenhuma relevância deste processo para a reforma das Forças Armadas, enquanto outro conjunto de especialistas apontou precisamente para o facto de ser impossível separar o alargamento de uma reestruturação/reforma dos meios militares nacionais. Dado que as questões geoestratégicas (onde se englobam como sabemos o papel da instituição castrense) são fundamentais no quadro da presente tese (ver hipóteses que colocámos no capítulo introdutório), entendemos como correcto solicitar uma nova tomada de posição dos peritos englobados no painel. Voltaremos, portanto, a esta questão quando abordarmos o quadro de respostas à segunda ronda Delphi.

Questão 4 – Nesta questão apontam-se já para domínios relacionados com a geopolítica portuguesa para o médio e longo prazos. Assim, questionaram-se os peritos sobre o impacto que o alargamento da plataforma poderá ter nas relações com

⁴⁴¹ As questões incluídas na segunda ronda foram as questões 3, 17, 24, 25, 26, 27, 28 e 33.

o Norte de África. Esta questão assumiu, nos últimos meses maior relevância devido a acontecimentos como a instabilidade crescente no mediterrâneo, as migrações Sul-Norte, o Estado Islâmico e, de um modo geral, o estado de conflitualidade em várias parcelas do território norte africano – basta mencionar, a título de exemplo, a situação dramática da Líbia, onde vai sendo perceptível que o País está a deslizar para um sangrenta Guerra Civil. Neste contexto, podemos salientar que existiu um grau de concordância significativo entre os peritos inquiridos, com 9 dos 16 peritos a afirmar que o alargamento da Plataforma será importante para a definição do papel português nas relações com o Norte de África a nível global. Assim, temos aqui uma interessante questão de geopolítica a ter em linha de conta nas futuras abordagens políticas e programáticas aos diversos domínios envolvidos no processo de extensão da plataforma continental portuguesa.

Questão 5 – Podemos considerar a questão 5 como sendo de “perspectivação global da problemática”. Assim, questionou-se os peritos se consideravam ser positivo para Portugal o impacto decorrente do alargamento da Plataforma. Sem surpresa, existiu uma total concordância entre peritos (desvio padrão = 0⁴⁴²) com os 16 inquiridos a afirmar que será benéfico para Portugal o alargamento da Plataforma Continental. Assim, podemos afirmar que os agentes e instituições com interesses na extensão da plataforma concordam entre si que existirão vantagens para Portugal decorrentes deste processo. No entanto, conforme veremos mais à frente noutras questões do inquérito, os problemas e as dimensões específicas decorrentes desse mesmo aproveitamento suscitam alguma controvérsia. Voltaremos um pouco mais à frente a este assunto.

Questão 6 – O ponto em discussão neste contexto correspondia ao possível impacto do alargamento da plataforma na definição do papel de Portugal nas relações transatlânticas em geral e com os EUA em particular. Os peritos auscultados no âmbito do Inquérito Delphi conferem uma importância significativa a esta questão – 12 das 16

⁴⁴² Ver anexos com tratamento estatístico das duas rondas *Delphi*.

respostas integram as categorias “Importante” ou “Muito Importante” (ver anexo estatístico). Sem dúvida que a existência de uma aliança militar entre os dois lados do Oceano Atlântico (NATO/OTAN) em que Portugal é membro fundador, conferiria, desde logo, alguma relevância ao tópico em análise. Nomeadamente, porque o alargamento da área da Plataforma sob jurisdição portuguesa acarretará competências territoriais acrescidas para a Marinha e Força Aérea Portuguesas, sendo que o exercício dessas mesmas competências de vigilância, protecção e socorro deverá ser efectuado em estreita articulação com os meios militares da NATO e respectivas atribuições no quadro mais global da geoestratégia para o Atlântico Norte. No entanto, dado o momento específico em que o presente inquérito Delphi foi lançado, já não foi possível determinar qual poderá ser, no âmbito deste ponto concreto da reflexão, o impacto decorrente do “abandono parcial” da base das Lajes. Como forma de tentar perceber de um modo mais aprofundado as consequências desta opção político-militar dos EUA, abordámos esta questão no contexto das entrevistas aos “super-peritos”⁴⁴³. Assim, voltaremos mais à frente a este assunto, até porque está directamente relacionado com quer com a hipótese 1 (*Reforço Geoestratégico*), quer com a hipótese 2 (*Articulação Transatlântica*) da nossa tese. Acresce, ainda, que os elementos complementares de análise trazidos à colação pelo pequeno conjunto de entrevistas permitirão aclarar, de modo mais completo, a questão-chave dos meios de segurança e defesa necessários para assegurar uma estratégia de “*safety and security*”.

Devemos, neste domínio do estudo, ter presente que a pergunta acima mencionada (meios de segurança e defesa) entronca, precisamente, não apenas na segunda “questão derivada” que definimos no âmbito da introdução à presente tese de doutoramento, como também na própria “questão central” da nossa investigação – até que ponto Portugal conseguirá, com os meios de que actualmente dispõe e aqueles que, por diferentes vias poderá adquirir no futuro de médio prazo, potenciar a sua afirmação enquanto actor internacional nos domínios geoestratégico e geopolítico. Por fim, importa referir que a própria questão mais geral da estratégia “*safety and security*” se relaciona directamente com o contexto da nossa hipótese 3 que, como

⁴⁴³ O Guião das Entrevistas aos “Super-peritos” consta dos anexos da presente tese. Por seu turno, a lista dos super-peritos inquiridos está incluída nas páginas 40 a 45 desta tese de doutoramento

sabemos, é relativa à problemática de pensar o País como uma “porta de entrada” (*gateway*) para a União Europeia.

Questão 7 – A presente questão (e questões seguintes 8, 9 e 10) surge na sequência lógica da pergunta anterior, ou seja, reconhecida importância do impacto do alargamento da plataforma trata-se de avaliar os contornos desse mesmo impacto. Neste primeiro momento, apenas se questionou os peritos sobre o carácter positivo ou negativo desse mesmo impacto. Sem surpresa a grande maioria (14 em 16 inquiridos) acredita que os impactos decorrentes do alargamento da plataforma continental serão positivos para o País. Assim, parece existir um consenso alargado envolvendo a academia, o universo empresarial, os decisores e os responsáveis militares, quanto ao facto de Portugal poder contar com externalidades positivas do processo de extensão da sua plataforma. As modalidades diferenciadas desses mesmos impactos (“externalidades”) foram alvo de inquirição nas questões seguintes e que passamos a analisar de imediato.

Questão 8 – Neste contexto, o inquérito Delphi pretendia averiguar qual a opinião dos peritos consultados relativamente ao domínio da “Imagem de Portugal” na dupla perspectiva do “prestígio” e do *Soft Power*. Para os inquiridos parece não haver grandes dúvidas que o nosso prestígio enquanto nação será reforçado e que Portugal passará a dispor de uma nova ferramenta no quadro de uma estratégia endógena baseada no designado *Soft Power*. Tendo em conta que, por exemplo, a União Europeia (da qual é Portugal é Estado Membro de pleno direito) elege a geopolítica de *Soft Power* como eixo importante para a sua afirmação enquanto actor global, fácil é de perceber que esta não é uma questão despicienda. De facto, as nossas hipóteses 1 e 2 cruzam-se, neste ponto, uma vez mais, com o inquérito Delphi, dado que, por exemplo, a presença em Fóruns Internacionais (hipótese 1) e o contexto das Relações Diplomáticas (hipótese 2) envolvem, entre outros aspectos, uma opção sobre a relevância da utilização de ferramentas tipo *Soft Power* em alternativa ou em complemento ao tradicional recurso correspondente ao *Hard Power*.

Questão 9 – Neste tópico de inquirição, questionava-se os peritos sobre as questões do conhecimento científico, nomeadamente nas áreas biológicas e oceanográficas. Deste modo, pretendia-se saber se o processo de alargamento da plataforma poderá potenciar o desenvolvimento de maiores e mais especializadas competências científicas (e por extensão tecnológicas) no nosso País. Neste ponto, a grande preocupação é tentar saber até que ponto, pode Portugal reforçar as suas redes nacionais de pesquisa e melhorar e ampliar as suas capacidades endógenas e autónomas de investigação científica. Esta questão assume um particular interesse dado que permite obter alguns elementos valiosos para formular uma possível resposta à terceira “questão derivada” correspondente à estratégia de valorização das bases nacionais de ciência e tecnologia para assegurar o pleno aproveitamento dos recursos oferecidos por uma plataforma continental estendida.

Tal como na questão anterior, parece prefigurar-se um amplo consenso entre os inquiridos, ou seja, 14 em 16 afirmam ser “muito provável” que o processo de extensão da Plataforma Continental acarrete um quadro de oportunidades para a melhoria das nossas competências científicas e, por complementaridade, tecnológicas. Este ponto deve ser alvo de um comentário complementar: como sabemos, no mundo de hoje, dois dos vectores fundamentais no qual se pode basear o sucesso de uma política de incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico radicam na construção de redes de cooperação e na consolidação de *clusters* de actividades⁴⁴⁴. Como sabemos, a existência de consensos alargados representa um factor crítico no contexto da implementação quer de redes de colaboração, quer de *clusters* de base económica. Assim, pensamos que o consenso alargado que se detectou neste ponto do Delphi oferece algumas razões para ter uma visão positiva, a este nível, para o futuro das competências e capacidades científicas e tecnológicas do nosso País.

Questão 10 – A preocupação neste ponto do inquérito relacionava-se com a “dimensão europeia” dos impactos do alargamento da Plataforma Continental. Os

⁴⁴⁴ Neste contexto ver, por exemplo, os trabalhos de Regina Salvador (2008 e 2012) sobre as questões da construção de um cluster de actividades marítimas para Portugal e os relatórios da SAER sobre o chamado “*Hyper cluster marítimo*”.

inquiridos apresentam um grau considerável de concordância no sentido que o alargamento da Plataforma Continental Portuguesa será uma mais-valia para os Estados Membros da União Europeia. De acordo com o tratamento estatístico efectuado, sete peritos afirmaram que o impacto mais importante decorrente da “viragem de Portugal para o Atlântico” no quadro da sua Política Externa, será uma mais-valia para a UE. Assim, não parece existir grande receio que o reforço da nossa opção atlântica possa ser um foco de tensão ou motivo de afastamento entre Portugal e a União Europeia. Neste ponto, União Europeia/Política Externa Portuguesa é lícito fazer referência a um domínio onde poderá surgir alguma tensão entre Poderes Nacionais e Instâncias Comunitárias: estamos a referir-nos à abrangência das disposições comunitárias no que às políticas marítimas diz respeito. Não é claro que a vasta área correspondente à Plataforma Continental alargada esteja automaticamente sujeita à tutela das políticas comunitárias, onde assume natural destaque a política comum das pescas. Como sabemos, as políticas comunitárias abrangem a chamada Zona Económica Exclusiva (ZEE), não sendo totalmente clara a transposição automática de disposições e normativas para a área da Plataforma Continental⁴⁴⁵. Por este motivo, inserimos a questão seguinte que se relaciona, precisamente, com a margem negocial de que o nosso País poderá dispor no futuro (de qualquer modo, pela relevância e impacto sobre o futuro enquadramento geopolítico de Portugal face aos nossos parceiros comunitários, esta é uma questão que iremos incluir nas entrevistas com os super-peritos).

Questão 11 – Face ao que antecede, na questão 11 inquiria-se o painel de peritos se considerava que o alargamento da Plataforma poder configurar um factor com peso negocial nas questões relativas ao mar e à pesca no quadro comunitário. Os peritos consideram que, sem qualquer dúvida, o alargamento da plataforma deverá conferir a Portugal uma maior capacidade negocial nos domínios relacionados com os assuntos marítimos – 14 dos 16 especialistas afirmaram que o alargamento da plataforma será “provavelmente” ou “muito provavelmente” um factor com relevância

⁴⁴⁵ A este propósito, vale a pena referir a palestra proferida pelo Professor Doutor Adriano Moreira, no Colóquio Portugal-Alemanha (Moreira, 2013). o texto integral da referida palestra está disponível nas Actas do Colóquio.

em futuras negociações entre o nosso País e as instâncias comunitárias. Podemos considerar que esta questão está intimamente relacionada com a hipótese 4 da nossa tese, dado que o “ordenamento jurídico adequado” também inclui a articulação entre Legislação Internacional/Comunitária e quadro legal português. Também por este motivo (verificação de hipóteses formuladas no âmbito da nossa tese) incluiremos esta problemática no guião de entrevista aos “super-peritos”.

Tema 2 – Condições de Gestão / Rentabilização

Questão 12 – A primeira questão do segundo bloco temático respeita à questão da disponibilidade e suficiência dos recursos nacionais para explorar a Plataforma Continental estendida. Este domínio de inquirição assume particular relevo dado cruzar-se com a **questão central** da tese, uma vez que o reforço do papel estratégico do País dependerá, em larga margem, da capacidade de aproveitar, de modo equilibrado e sustentável, as oportunidades geradas pelo novo espaço sujeito à jurisdição portuguesa. Por outro lado, será também este aproveitamento multidimensional da Plataforma que possibilitará o reforço daquilo a que poderíamos designar de *Geeconomia Portuguesa* – este último ponto inscreve-se na verificação da nossa segunda hipótese de trabalho, dado que, conforme afirmámos na introdução da presente tese de doutoramento, pretendemos avaliar as possibilidades geo-económicas proporcionadas pela Geografia. Para os inquiridos, a cooperação europeia poderá ser a chave para suprir eventuais deficiências ou carências das nossas redes nacionais de exploração e investigação. Assim, 13 dos 16 peritos afirmam que a participação (cooperação) europeia terá um papel “importante” ou “muito importante” no caso dos recursos endógenos de Portugal se revelarem insuficientes face à multiplicidade das tarefas associadas à exploração da Plataforma Continental. Deste modo, o painel de peritos parece assumir um posicionamento favorável ao estabelecimento de uma “rede europeia” de cooperação que possa potenciar a um tempo a exploração da plataforma e, a outro tempo, criar laços que possibilitem a valorização das competências nacionais (ver terceira questão derivada da presente tese de doutoramento).

Questão 13 – Se o painel de peritos demonstra confiança nos benefícios de uma rede europeia para o melhor aproveitamento das potencialidades da plataforma, já no que concerne à capacidade da nossa iniciativa privada em apostar em economias de escala, devido aos previsíveis investimentos avultados associados à rentabilização dos recursos existentes na plataforma, existem grandes dúvidas. Assim, a maioria dos inquiridos (10) considera ser “pouco provável” que a iniciativa privada nacional consiga estabelecer protocolos ou outra forma qualquer de cooperação que permitam obter as tais “economias de escala”. Subjacente a esta linha de raciocínio parece estar uma fraca confiança no tecido empresarial português em termos de colaboração entre investidores/empresários. Face ao que antecede, podemos talvez afirmar que a dimensão geoeconómica surge no horizonte de médio prazo, como mais problemática do que a componente estritamente geopolítica. Este será outro ponto a discutir com o pequeno grupo de superperitos: até que ponto Portugal conseguirá articular a sua estratégia geopolítica, envolvendo alianças e redes europeias e transatlânticas, com a necessária promoção de uma geoeconomia vibrante, inovadora e criadora de riqueza e valor acrescentado?

Questão 14 – Dadas as debilidades e fraquezas do sistema empresarial nacional, a concessão da exploração dos recursos existentes na plataforma por empresas estrangeiras surge como uma hipótese a considerar no horizonte de médio prazo. Assim, questionou-se o painel de peritos se a exploração dos recursos por concessionários estrangeiros poderia ter impacto sobre o desenvolvimento económico português e sobre o nosso Produto Interno Bruto. As respostas apontam para uma leitura positiva desta possibilidade: 12 dos inquiridos consideram como “importante” ou “muito importante” o impacto da actividade de uma rede de concessionários estrangeiros no que respeita à exploração e gestão dos recursos presentes na Plataforma Continental Portuguesa. Daqui se pode concluir que, *a priori*, os peritos consideram relevante a aposta na modalidade de concessão para garantir um eficaz (e

provavelmente mais rápido⁴⁴⁶) aproveitamento das potencialidades oferecidas pela plataforma. No capítulo das Conclusões da Presente Tese voltaremos a este assunto e apresentaremos o que poderá ser um cenário interessante para as modalidades de gestão e exploração dos nossos recursos da Plataforma. Dada a importância económica dos recursos acima mencionados, também questionaremos os superperitos sobre esta questão.

Questão 15 – Face às preocupações expressas pelo painel de peritos no que respeita às capacidades nacionais, ao nível do seu parque de empresas, em criar escala, não deve constituir surpresa que, para os inquiridos, o maior desafio colocado pelo alargamento da Plataforma Continental seja, precisamente, o desenvolvimento da capacidade económica que possibilite a exploração dos recursos. Assim, a leitura das respostas à questão 15 vem demonstrar uma particular preocupação com a problemática especificamente económica. Para os peritos os maiores desafios centram-se em dois domínios, a saber: por um lado, e acima de tudo, a promoção de capacidades económicas que possibilitem a exploração dos recursos da plataforma e, por outro lado, a garantia de segurança no vasto território marítimo correspondente à plataforma alargada. Dito de outro modo, para o painel de peritos o futuro trará dois desafios principais – gerir e explorar recursos e dar condições de segurança a quem proceda a essa mesma gestão e exploração. Temos, neste ponto, um conjunto de importantes elementos relacionados com a segunda e terceira questões derivadas – segurança e bases nacionais de ciência e tecnologia para o melhor aproveitamento das potencialidades oferecidas pela plataforma. Face às respostas obtidas até esta parte do inquérito Delphi, parece ser mais provável que Portugal consiga mais facilmente cumprir as tarefas associadas à segurança comparativamente com todo o processo associado ao desenvolvimento económico, científico e tecnológico.

⁴⁴⁶ Convém lembrar que os peritos consideraram ser difícil que as empresas nacionais consigam estabelecer acordos entre si para ganhar escala. Tal significa que a criação de protocolos dentro do tecido empresarial nacional exigirá algum tempo.

Questão 16 – Tendo em linha de conta os nossos meios militares, perguntou-se aos inquiridos se a NATO poderia assumir determinadas funções e responsabilidades no caso de Portugal não ser capaz de cumprir integralmente com as suas obrigações. É interessante salientar que para a maioria clara dos peritos (12 em 16) é “improvável” ou “pouco provável” que a NATO possa desempenhar essa “função de substituição”. Este padrão de respostas oferece dois comentários distintos: por um lado, parece existir pouca confiança no interesse da NATO em se “substituir” aos meios e recursos militares (Marinha e Força Aérea, sobretudo) nacionais. Por outro lado, talvez se possa daqui inferir que os inquiridos consideram que Portugal consiga, com os meios actuais e com algumas aquisições futuras, garantir as suas obrigações no domínio da “*Safe and Security*”. Os meios eventualmente necessários serão alvo de discussão com o painel de super-peritos. Conforme resulta já da análise efectuada até este ponto, um dos principais interesses em desenvolver a etapa complementar de recolha de informação (entrevistas selectivas com super-peritos) corresponde à necessidade de aprofundar e completar determinados domínios de análise.

Questão 17 – Esta pergunta revelou-se como tendo um grau apreciável de discordância entre os peritos inquiridos. A leitura das respostas demonstra que não é completamente clara para os peritos qual a verdadeira importância das chamadas “forças integradas” no quadro da segurança marítima na área da plataforma estendida. Entre os 14 inquiridos que responderam a esta questão, existiu uma divisão perfeita entre aqueles que consideram ser pouco ou nada relevante a importância das forças integradas (sete respostas) e os que defendem o peso dessas mesmas forças no quadro da segurança (também sete respostas). Assim, e sem surpresa, esta foi uma questão que passou para a segunda ronda Delphi. Voltaremos, portanto, a esta questão que, em face das respostas obtidas na primeira ronda, está longe de ser um domínio onde predomine o consenso de perspectivas.

Questão 18 – Na questão 18 perguntou-se aos peritos se o alargamento da plataforma e a exploração dos seus recursos poderia criar maior relevância para os

“assuntos marítimos”, do ponto de vista da nossa estrutura administrativa implicando, por exemplo, a criação de um “Ministério do Mar”. Parece ser consensual entre os inquiridos que será “provável” ou “muito provável” que a problemática marítima ganhe relevância no âmbito da nossa organização administrativa. Este posicionamento dos peritos consultados aponta no sentido que será benéfico para o futuro da gestão dos assuntos marítimos a criação de um organismo, ligado aos poderes públicos, que coordene e concentre as competências associadas ao mais completo aproveitamento dos recursos existentes na plataforma. Por outro lado, se pensarmos na multiplicidade de interesses e heterogeneidade de organizações envolvidas na esfera da geopolítica e geoeconomia marítimas, pensamos que fará todo o sentido a aposta num departamento ao mais alto nível na estrutura governativa do nosso País. Aliás, cremos que parte de uma resposta efectiva à pergunta principal da nossa tese dependerá, em margem não negligenciável, da eficaz organização e distribuição de competências e poderes entre os agentes e instituições com interesses no aproveitamento da plataforma e, de um modo mais geral, na valorização do *Espaço Atlântico*. Este deverá ser considerado como um dos maiores desafios para o poder político do nosso País, ou seja, como definir, em tempo útil, uma estrutura eficaz e adequada à protecção e gestão dos nossos novos recursos marítimos.

Questão 19 – A última questão do Tema 2, correspondia à dimensão da sustentabilidade no âmbito do aproveitamento dos recursos da Plataforma Continental. É interessante verificar que o painel de peritos revela confiança nas nossas capacidades em termos de proteger os ecossistemas presentes na plataforma e, deste modo, preservar para o longo prazo recursos fundamentais para o nosso desenvolvimento económico. Assim, 114 dos inquiridos afirmaram ser “Provável” que Portugal consiga encontrar soluções adequadas para a protecção dos ecossistemas marítimos. Este pode ser considerado como um ponto crucial na nossa estratégia, dado que sendo Portugal um país com uma quantidade limitada de recursos naturais (incluindo os marítimos), a exploração sustentável desses mesmos recursos afigura-se como um vector-chave para garantir o desenvolvimento económico numa perspectiva intergeracional.

Tema 3 – Debilidades de Portugal

Questão 20 – Nesta pergunta solicitava-se aos inquiridos uma tomada de posição relativamente ao ordenamento jurídico português. Assim, questionaram-se os peritos se consideravam que o quadro legislativo nacional estaria preparado para este alargamento. Esta questão assume relevância no contexto do Inquérito Delphi uma vez que se relaciona directamente com a hipótese 4 da presente tese de doutoramento: o futuro ordenamento jurídico (na tripla dimensão internacional, nacional e jurisprudência doutrinal) será consentâneo com o aproveitamento e valorização das actividades económicas baseadas num “Cluster Marítimo”. Para os peritos consultados, é “provável” que o nosso ordenamento jurídico esteja em linha com o exigido pela nova realidade geopolítica, geoestratégia e geoeconómica ditada pelo alargamento da Plataforma. Deste modo, o painel de peritos apresenta uma linha de opinião concordante com a hipótese de trabalho levantada na introdução da presente tese, ou seja, Portugal disporá, em tempo útil, de um quadro normativo-legal propício à melhor rentabilização das oportunidades geradas pela extensão da Plataforma Continental.

Questão 21 – Se a questão anterior se reportava aos “instrumentos jurídicos”, a presente pergunta remete para um elemento crucial no contexto da problemática da tese de doutoramento: serão os recursos humanos e meios materiais ao dispor da nossa Marinha de Guerra suficientes para garantir a defesa e a segurança da vasta área geográfica (mais de três milhões de quilómetros quadrados) correspondente a uma Plataforma Continental Alargada? O quadro de contextualização deste domínio específico entronca num domínio crucial da Geopolítica e da Geoestratégia representado pelo exercício da Soberania Nacional sobre um determinado território. É sempre bom ter presente que a Soberania é indissociável da Geografia. Os Estados exercem o seu Poder, isto é, afirmam perante outros Estados, a sua capacidade de regular autonomamente um determinado conjunto territorial. É neste sentido que melhor se entende um facto crucial em Geopolítica: a Soberania envolve, entre outras dimensões, dois elementos-chave: um território onde se exerce a Soberania e um

reconhecimento por parte dos outros Estados dessa mesma Soberania. É, portanto, por este duplo motivo que o pedido de alargamento da Plataforma Continental Portuguesa depende de um acordo e aprovação no quadro da Organização das Nações Unidas (ONU). A aprovação da extensão da Plataforma Continental significa, pois, que os outros Estados Soberanos presentes naquela organização internacional reconhecem, por um lado, o território atlântico correspondente à área da Plataforma como estando sob jurisdição portuguesa e, por outro lado, aceitam o exercício de Soberania sobre esse mesmo território por parte das nossas autoridades nacionais.

Face ao que antecede, podemos afirmar que o domínio analítico da presente questão se cruza quer com a questão central da tese – “jurisdição sobre a 11.ª maior plataforma continental mundial e respectivas implicações para Portugal enquanto actor internacional” – quer com as hipóteses 1 - “reforço geoestratégico”, 2 – “Articulação transatlântica” e 3 – “Porta de Entrada” marítima na União Europeia⁴⁴⁷. Na sua maioria, os peritos consultados entendem que os recursos humanos e meios materiais da nossa Armada são “provavelmente” ou “muito provavelmente” suficientes para dar resposta às novas necessidades de segurança e defesa ditadas pelo alargamento da Plataforma. Assim, pensamos que a futura estratégia de equipamento e modernização das Forças Armadas Portuguesas deverá ter em especial linha de conta os pareceres que, a este nível, as autoridades militares apresentarão sucessivamente (e quando para tal forem solicitadas), em termos das *reais necessidades* em meios e recursos. Esses meios e recursos deverão, portanto, estar plenamente adequados ao cabal cumprimento das obrigações de segurança e defesa (por outras palavras, ao exercício de Soberania) por parte das Forças Armadas Portuguesas. Voltaremos a este assunto nas conclusões da presente tese de doutoramento.

⁴⁴⁷ É interessante salientar, que um dos peritos norte-americanos por nós entrevistado no contexto do trabalho de campo sobre o caso comparativo dos EUA, mencionou ser a hipótese 3 da nossa tese uma situação particularmente interessante. Assim, para o Professor Doutor Thomas Cioppa (Rutgers University) Portugal poderá afirmar-se como “Gateway” (Porta de Entrada) para o território da União Europeia e, deste modo, reforçar o seu papel de actor relevante para as estratégias comunitárias.

Questão 22 – Um elemento relevante a ter em consideração no contexto de um trabalho de pesquisa (de que é exemplo significativo a construção de uma tese de doutoramento) corresponde ao facto de que a investigação é também um exercício “inscrito no tempo”, isto é, na medida em que tal for considerado relevante para as diferentes análises e exercícios prospectivos, importa ter em particular linha de conta factores que podemos considerar como a “conjuntura temporal”. Deste modo, as metodologias empregues na efectivação do trabalho de pesquisa compreendem, por um lado, uma “leitura estrutural”, ou seja, a compreensão dos grandes mecanismos explicativos dos factos em análise e, por outro lado, uma “perspectiva conjuntural”, envolvendo a tomada em consideração de situações de natureza diacrónica mais pontual e que podem exercer um efeito significativo sobre as tendências de médio e longo prazos.

No âmbito da presente tese, tornou-se claro que, pelo menos, dois elementos “conjunturais” deveriam merecer a nossa particular atenção. Neste ponto, fazemos referência, a um tempo à actual crise económico-financeira que Portugal e a União Europeia atravessam e, a outro tempo, às denominadas “novas ameaças”, englobado terrorismo, pirataria marítima, desastres ambientais e a potencial sobreexploração dos recursos naturais. Por um lado, o actual contexto de crise financeira tem um particular impacto sobre a despesa do Estado. Assim, devemos lembrar que o exercício das tarefas de soberania, que atrás se fez referência, dependem de dotações específicas englobadas na Despesa Pública. Consideramos que deve merecer alguma preocupação o facto de que a actual crise tenha imposto cortes significativos na despesa do Estado, na medida em que, eventualmente, algumas dessas reduções podem ter impacto sobre as capacidades operacionais das nossas Forças Armadas. Embora se possa aqui fazer uma separação entre despesa do Estado para cumprir funções de segurança e defesa (componentes geopolítica e geoestratégica) e para prosseguir políticas de promoção do desenvolvimento (componente geoeconómica) não deixa de merecer alguma preocupação as reduções no nível de investimentos de origem pública. Pensamos que, em caso de agravamento do actual quadro de crise financeira se deverá atribuir algum grau de prioridade ao primeiro tipo de despesa, uma vez que

representam o cumprimento dos deveres basilares de um Estado Soberano correspondentes À garantia da segurança e da integridade territorial da Nação.

As designadas “novas ameaças” constituem um novo referencial para as estratégias de segurança por parte dos Estados e organizações de carácter político-militar com natural destaque para as Alianças Internacionais entre Nações. Neste domínio merece particular referência, o novo perfil estratégico da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN/NATO) que, entre outros objectivos, pretende adaptar uma organização político-militar datada da “Guerra Fria” aos novos desafios e novas ameaças de um mundo multipolar. Entre estas “novas ameaças” destacaríamos o problema grave da “nova pirataria marítima” que já levou a NATO a deslocar meios navais para o Índico (costa da Somália), o problema das catástrofes ambientais englobando, por exemplo, a poluição dos mares e a insustentabilidade na exploração e gestão dos recursos oceânicos. Importa mencionar que o objectivo último de uma estratégia para fazer face àquilo que designámos por “problemas ditados pela conjuntura” corresponde à capacidade de eliminar os complexos de causas associados a estes mesmos problemas. Assim, garante-se, por um lado, a suavização dos efeitos gerados por este tipo de questões e, por outro lado, impede-se que um problema de natureza conjuntural possa, por inacção, demora na formulação de uma estratégia ou implementação de um resposta inadequada tornar-se, na passagem do tempo, uma componente das tendências estruturais de longo prazo. Tal representaria um risco acrescido para a estabilidade num quadro alargado de segurança e, por consequência, um indesejável travão a um processo de desenvolvimento económico sustentável e enriquecedor de Nações e conjuntos de Estados.

Assim, as quatro questões que se seguem são, precisamente, dedicadas a este “quadro conjuntural” correlacionado com os domínios essenciais de análise em que se inscreve a presente tese de doutoramento⁴⁴⁸. A questão 22 pretendia determinar até que ponto os peritos considerariam a actual crise económico-financeira como um factor relevante para restringir a dotação do País nos recursos necessários à segurança, manutenção e exploração do território da Plataforma. A maioria

⁴⁴⁸ Pelos campos temáticos abrangidos, as questões 22, 23, 24 e 25 estão directamente relacionadas com a hipótese 1 – “reforço geoestratégico” e hipótese 3 – “porta de entrada marítima – gateway – para a União Europeia.

significativa dos inquiridos (12 em 16) afirmou ser “provável” ou “muito provável” que a actual crise financeira tenha impactos negativos sobre a mobilização de recursos para o completo e equilibrado aproveitamento das potencialidades oferecidas pelo processo de alargamento da Plataforma Continental Portuguesa. Face ao que antecede, pensamos que os poderes públicos deverão proceder a um esforço cuidadoso de estabelecimento de prioridades de investimento público. Se, por um lado se torna inevitável o controlo, via redução, das despesas do Estado, por outro lado, dever-se-á tentar, na medida do possível, que essa redução não coloque em causa a valorização do potencial económico e geopolítico proporcionado pela nova “fronteira atlântica” do País. Pensamos, deste modo, que as autoridades políticas, isto é, os *decisores*, irão enfrentar um exigente leque de escolhas nos próximos cinco a dez anos. Tratar-se-á, no essencial, de procurar um equilíbrio entre as exigências de rigor financeiro nas despesas do Estado e as necessárias programações de investimentos com fins produtivos. Esta será uma questão a monitorizar no decurso das próximas legislaturas.

Questão 23 – Nesta questão era solicitado aos peritos que enumerassem quais as principais ameaças à segurança da plataforma (naturalmente que esta questão já remete para aquilo que se designou anteriormente por “novas ameaças”). Na opinião dos inquiridos, por ordem crescente de relevância, a “pirataria e redes criminosas de tráfico”, os “desastres ecológicos e derramamentos de resíduos tóxicos” e a “sobreexploração dos recursos naturais” constituem as maiores ameaças à segurança e exploração futuras da plataforma continental alargada. Deste modo, parece ser consensual entre os especialistas que Portugal deverá delinear uma estratégia de segurança multidimensional, capaz de garantir a) o combate a crimes como a pirataria e o tráfico; b) a dotação de meios adequados para a prevenção e redução dos riscos associados às catástrofes ambientais e c) a prossecução de uma política sustentável de gestão e exploração dos recursos da Plataforma Continental. Podemos, portanto, afirmar que o quadro de médio prazo no qual se desenrolará a futura estratégia nacional para o Atlântico terá, necessariamente, de envolver um esforço acrescido de coordenação e compatibilização de iniciativas e linhas programáticas apresentadas e

definidas por entidades de diferentes naturezas, públicas, privadas, nacionais, internacionais. Da capacidade dos responsáveis da tutela em assegurar, de modo eficaz, essa mesma coordenação irá depender, numa margem não negligenciável, o sucesso futuro da “Política Portuguesa para o Atlântico”.

Questão 24 – Se na pergunta anterior era pedido ao conjunto dos Peritos do Painel Delphi que definissem o que consideram ser as “novas ameaças” à segurança do território atlântico correspondente à Plataforma, na presente questão solicitava-se aos inquiridos se, em sua opinião, os efectivos da Marinha Portuguesa estariam aptos a dar resposta a essas mesmas ameaças. A questão 24 inclui-se no lote de perguntas que foram submetidas a uma segunda ronda de inquirição. De facto, a leitura dos dados estatísticos resultantes do tratamento da informação obtida, revelam que existiu uma divisão perfeita entre os inquiridos: daqueles que responderam a esta pergunta, 7 afirmaram estar a Marinha, através dos seus efectivos disponíveis, apta a dar resposta às novas ameaças e outros sete peritos são de opinião exactamente contrária, isto é, os efectivos da Armada não devem ser considerados como suficientes face a um acréscimo de solicitações devido ao perfil das designadas “novas ameaças à segurança”. Assim, é lícito concluir que estamos perante um domínio onde o debate é marcado pela controvérsia de perspectivas e de opiniões.

Não deixa de ser interessante que as respostas à pergunta 24 parecem apontar para uma aparente “contradição” com a opinião expressa na questão 21, referente aos recursos humanos e materiais necessários para garantir a defesa e a segurança da área correspondente à plataforma. Pensamos, no entanto, que devem ser mencionados dois elementos com potencial para explicar a tal “aparente contradição”: por um lado, na questão 21 sete inquiridos também mencionaram a provável insuficiência de recursos, o que indica serem provavelmente os mesmos que manifestaram a opinião de que os actuais efectivos da armada não serão um garante de resposta eficaz e atempada às “novas ameaças”. Por outro lado, dado que a questão 21 mencionava recursos materiais é possível que alguns dos peritos tenham focado mais especificamente a “dimensão adequada do elemento material”, para na presente

questão afirmarem que os problemas futuros poderão decorrer, acima de tudo, do “elemento humano.” Será lícito então perguntar, se no futuro a médio e longo prazos, poderá vir a ser necessário um reforço do número de efectivos da Marinha de Guerra Portuguesa. Conforme anteriormente foi mencionado, esta será uma questão a abordar na segunda ronda *Delphi*, dada a existência de uma clara divisão de perspectivas entre os peritos do painel *Delphi*⁴⁴⁹.

Questão 25 – A última questão do tema 3 versava a problemática da poluição dos oceanos. Mais precisamente, inquiria-se o painel de peritos se a Marinha Portuguesa estaria preparada para proteger a área da plataforma continental estendida da poluição causada quer por navios da marinha mercante, por exemplo petroleiros ou cargueiros, quer por unidades de marinhas de guerra. Tal como no caso anterior, o painel de especialistas também se dividiu, ainda que de forma menos acentuada, em dois campos de opinião, sendo que sete referiam ser “pouco provável” e seis especialistas afirmaram ser “provável” ou “muito provável” que a nossa armada consiga desempenhar esta tarefa de forma cabal. Uma vez que a presente questão pode ser considerada como complementar da pergunta anterior, julgou-se como prudente inserir também a problemática aqui em causa na segunda ronda *Delphi*. A nossa opção também se justifica pelo facto de que os domínios do ambiente e sustentabilidade têm vindo a ganhar relevância crescente nas agendas políticas internacionais, com claro destaque para a União Europeia. Será importante mencionar que a poluição marítima, entre outros efeitos nefastos, pode colocar em causa a manutenção dos recursos piscícola que, por um lado são essenciais à vida humana e, por outro lado, apresentam um crescente interesse económico dada a sua inserção em determinadas cadeias de valor pertencentes ao sector da transformação de produtos da pesca. Neste ponto, inserem-se preocupações quer de natureza ambiental, quer de

⁴⁴⁹ É importante salientar que a pergunta 24 remete directamente para a segunda questão derivada da nossa tese de doutoramento, ou seja, em que condições poderá Portugal, através dos seus meios de segurança e defesa, assegurar o êxito de uma estratégia de “*safe and security*” na nova área sob a sua jurisdição. Também por este motivo, se justifica a inclusão desta pergunta na segunda ronda *Delphi*.

natureza económica. Pensamos que este domínio deverá merecer para o futuro uma atenção crescente na “Agenda Nacional para o Mar”.

Tema 4 – Soluções para uma Plataforma Continental Alargada

A análise das respostas ao Tema 4 merece um comentário inicial. Pelos domínios envolvidos no último grupo de questões, podemos afirmar que este é o bloco temático de natureza mais “política”, dado envolver escolhas mais directamente associadas à priorização e programação de acções. Por este motivo, optámos por intitular este bloco de questões como “Soluções para uma Plataforma Alargada”. Por este motivo, não deverá constituir grande surpresa que metade das questões que irão ser sujeitas a uma segunda ronda estejam englobadas neste último bloco temático. Se os primeiros três grupos de questões poderiam ser, de alguma forma, mais associados a um diagnóstico, este último bloco de perguntas versa directamente as opções político-programáticas para dar resposta aos problemas detectados e valorizar de modo eficaz as potencialidades identificadas. Como sabemos, num contexto de debate alargado e democrático, como é o caso, é muito frequente que a uma concordância genérica sobre a identificação de problemas e virtualidades, se siga uma polémica mais ou menos acentuada no domínio das políticas e acções correctivas e/ou valorizadoras. “Aliados no diagnóstico, rivais nas soluções propostas” tende a ser uma norma em debates sobre matérias sensíveis como é são os casos dos domínios científico, geopolítico e geoestratégico da presente tese de doutoramento⁴⁵⁰ e que se integram naquilo a que poderíamos chamar de “Definição de uma Agenda Nacional para o Mar”.

Questão 26 – Na primeira questão inserida no quarto e último bloco temático, solicitava-se aos peritos que identificassem qual o principal papel geoestratégico para Portugal quer no Mundo, quer na Europa. Assim, procurava-se uma leitura sobre o tipo

⁴⁵⁰ Deve-se salientar, neste contexto, que metade das questões deste bloco temático irão transitar para a segunda ronda de inquirição, o que reforça a ideia de os domínios da acção política serem mais sujeitos a controvérsia e contradição.

de orientação macropolítica a privilegiar para as nossas futuras prioridades geopolíticas e geoestratégicas. Conforme se pode inferir da formulação desta pergunta, a área temática em que esta questão se insere, remete directamente para a questão central da tese - o papel estratégico do País, enquanto actor internacional - e para a primeira questão derivada – poderá Portugal afirmar-se como um País de articulação transatlântica. Por outro lado, também estão aqui em causa, as hipóteses 1 – reforço geoestratégico –, hipótese 2 – articulação transatlântica, ditada, por exemplo, pelo posicionamento geográfico e pelo contexto das relações transcontinentais e hipótese 3 – porta de entrada marítima na Europa, envolvendo, por exemplo, os domínios da *safety and security*. O painel de peritos consultados dividiu-se, claramente, entre duas perspectivas: cinco dos especialistas defendem que o principal papel geoestratégico para Portugal deverá envolver o afirmar-se como um vector de ligação entre a Europa e o Atlântico Sul, reforçando a nossa nodalidade no triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e América do Sul (nos seus espaços de lusofonia). Neste caso, a perspectiva dos especialistas inclina-se no sentido de dar uma resposta positiva à primeira questão derivada, isto é, Portugal pode efectivamente reforçar a sua afirmação internacional através do ganho de relevância, enquanto actor geopolítico, no contexto do mencionado “triângulo estratégico”⁴⁵¹.

Por outro lado, cinco dos especialistas consultados, inclinam-se mais fortemente para uma dimensão mais associada à segurança marítima, ou seja, a afirmação de Portugal enquanto “actor Atlântico” envolverá, em primeiro lugar, a sua activa participação no proteger das rotas geoestratégicas para a Europa. Neste sentido, para os peritos englobados neste segundo grupo, a afirmação do *Papel Estratégico de Portugal* (questão central da tese) será, acima de tudo, um resultado da nossa participação em alianças militares no quadro do Atlântico (hipótese 1), e numa estratégia de segurança naval (hipótese 3 – *safety and security*). Tendo em consideração quer a discordância, quer o peso das opções aqui subjacentes, os domínios de análise relacionados com a questão 26 serão sujeitos à segunda ronda, conforme já atrás mencionado, e ainda ao painel de superperitos. Assim, voltaremos

⁴⁵¹ Sobre este assunto ver, por exemplo, Moreira (1992).

mais tarde a esta problemática, nomeadamente quando procedermos à leitura dos resultados da segunda ronda e ao estudo das respostas dos super-peritos.

Questão 27 – Neste ponto pretendia-se obter dos peritos uma opinião relativa a um domínio sempre presente em questões associadas a políticas de Estado – fazemos referência ao quadro jurídico em que se desenrola um determinado processo geopolítico, geoestratégico ou geoeconómico, seja no sentido da reforma, seja numa óptica de continuidade/reforço das opções actuais. O ordenamento jurídico, envolvendo os quadro legislativo internacional/nacional e a jurisprudência terá, necessariamente, de ser adaptado e modernizado face aos novos desafios colocados pelo alargamento da plataforma. A pergunta remete, deste modo, para a hipótese 4 da nossa tese – que adequação do regime jurídico em face de novos desafios. Tal como no caso anterior, os especialistas posicionam-se de forma diferenciada relativamente ao problema aqui colocado. Para sete dos especialistas, a reforma do nosso ordenamento jurídico será um processo que exigirá um período de tempo entre 5 a dez anos, ou seja, na melhor das hipóteses, teremos normativas jurídicas adequadas aos novos desafios no início da próxima década. No entanto, alguns especialistas apresentam um posicionamento mais optimistas e defendem ser possível reformular o nosso actual quadro jurídico num prazo inferior a um lustro. Podemos, assim, concluir que o painel de peritos concorda, no essencial, com a hipótese formulada na introdução, mas discorda em termos do horizonte temporal em que essa reformulação se fará. Por este motivo, esta será outra questão a submeter à segunda ronda *Delphi*, até porque a tipologia de respostas, aponta directamente para o teste a uma das hipóteses levantadas no âmbito do nosso trabalho de investigação. Voltaremos, portanto, mais tarde a este assunto.

Questão 28 – À semelhança de questões anteriores, também aqui se verificou uma divisão em dois campos entre os especialistas consultados. Da leitura dos dados estatísticos resultantes do tratamento dos inquéritos (ver anexo...) verificou-se que sete dos peritos considera ser “pouco provável” que o novo conceito estratégico da

NATO possa responder a ameaças colocadas dentro do espaço da *maritimidade portuguesa*. Ao invés, oito dos especialistas defendem a perspectiva que é “provável” ou até “muito provável” que esse novo conceito estratégico da Aliança Militar de que Portugal é membro fundador, possa responder adequadamente a ameaças que se desenrolem no território da *maritimidade portuguesa*⁴⁵². Pensamos que é lícito afirmar, em face do padrão de respostas obtido, o estarmos perante um caso em que não é clara qual a concretização, no terreno, de competências e atribuições militares. Assim, os especialistas que defendem ser a NATO um actor capaz de dar resposta a ameaças⁴⁵³ na nossa área de Plataforma Alargada, têm uma visão que poderíamos classificar de mais “internacional” no que respeita à segurança e vigilância do espaço atlântico sob a nossa gestão e jurisdição. Deste modo, para estes especialistas, a defesa dos interesses nacionais no vasto território da Plataforma Continental Extendida deverá ser assegurada por uma parceria de forças navais NATO-Armada Portuguesa. Ao invés, os peritos que consideram como “pouco provável” que o novo conceito estratégico da NATO possa responder eficazmente a eventuais ameaças que ocorram na área da nossa plataforma, parecem, portanto, ser de opinião que as garantias de resposta a novas ameaças terão de partir e ser asseguradas, no essencial, pelos meios próprios da Marinha de Guerra Portuguesa, em conjugação com os meios e recursos da Força Aérea Portuguesa⁴⁵⁴.

Pela relevância da matéria em apreço, submetermos esta questão quer a uma segunda ronda Delphi, quer à apreciação dos super-peritos. É importante ter em linha de conta, que a procura de uma resposta no domínio em causa, se relaciona, de forma muito profunda com o conceito (atrás abordado) de “Exercício de Soberania”, dado que a resposta a ameaças concretas e com grau elevado de perigosidade representa uma competência fundamental incluída no domínio geopolítico, e que só pode ser

⁴⁵² Conforme se pode calcular o “território da maritimidade portuguesa” corresponde, no essencial, ao vasto espaço correspondente aos três milhões de quilómetros quadrados da Plataforma Continental Alargada (ver capítulo II da nossa tese de doutoramento).

⁴⁵³ Ver a análise da questão 23 dedicada, precisamente, ao que se considera ser a tipologia mais provável de novas ameaças que poderão desenvolver-se na área territorial atlântica sob a nossa jurisdição.

⁴⁵⁴ Em capítulo anterior da presente tese fazemos referência a estes meios aeronavais de que Portugal dispõe para garantir a segurança no espaço atlântico incluído na Plataforma Continental Portuguesa e no anexo... inserimos uma listagem tão completa e actualizada quanto possível dos meios materiais que se encontram actualmente à disposição das nossas forças militares, com natural destaque para a Marinha de Guerra e Força Aérea.

assegurada pelos meios militares, sejam eles exclusivamente nacionais ou resultado de uma parceria baseada numa aliança geoestratégica, como é o caso da NATO⁴⁵⁵.

Questão 29 – Esta pergunta alarga o âmbito da reflexão no domínio geopolítico para lá das fronteiras europeias. Assim, questionou-se o painel de peritos sobre a relevância que o alargamento da plataforma poderá ter para o aprofundamento das relações com os países atlânticos pertencentes à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa⁴⁵⁶. Os especialistas são praticamente unânimes em considerar como “Importante” (dez respostas) ou “Muito Importante” (quatro respostas) a relevância do alargamento da plataforma no quadro do reforço das relações entre Portugal e os países lusófonos acima mencionados. Assim, ganha acuidade a nossa segunda hipótese de trabalho que se baseia no pressuposto de que Portugal assumirá um papel de relevo na articulação transatlântica entre a Europa, África e o Continente Americano (ver capítulo introdutório da nossa tese). De acordo com a linha de pensamento expressa nesta questão, as áreas de cooperação que aqui estão em causa podem envolver aspectos como parcerias para a investigação, partilha de conhecimentos e experiências nos domínios da gestão, conservação ou exploração de recursos e, eventualmente, participação conjunta em projectos empresariais tendo em vista um aproveitamento económico das potencialidades oferecidas pela plataforma continental extendida. Pensamos que este tipo de iniciativas poderá possibilitar o aprofundamento dos já importantes laços que unem as comunidades nacionais de língua portuguesa, correspondentes a um pequeno conjunto de Estados Soberanos, unidos pela História, Cultura e património linguístico comum.

Questão 30 – Considerando a vastidão da área territorial em causa (superior, como em páginas anteriores se mencionou, a três milhões de quilómetros quadrados), a multiplicidade de recursos nela presentes, a incipiente estruturação do Cluster

⁴⁵⁵ Acresce, ainda, à nossa linha de raciocínio, que o debate aqui em perspectiva, se enquadra na verificação da hipótese 1 da nossa tese e referente à componente geoestratégica/Alianças Militares.

⁴⁵⁶ Os países aqui incluídos são os seguintes: Brasil, Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe.

Marítimo Nacional⁴⁵⁷, o elevado interesse que grupos económicos internacionais já manifestaram relativamente ao aproveitamento das potencialidades dos fundos oceânicos desta parte do Atlântico, pode ser considerado como desejável a atracção de investimento directo estrangeiro com o objectivo de potenciar o melhor aproveitamento económico da Plataforma. Assim, introduziu-se a presente questão que tinha como objectivo auscultar o painel de especialistas relativamente aos processos considerados como mais eficientes para Portugal conseguir atrair investimento estrangeiro para a exploração da plataforma.

A maioria dos inquiridos inclina-se para uma solução tipo “parcerias com empresas privadas estrangeiras” (oito respostas para primeira prioridade) e, em menor grau, para “parcerias de cooperação com outros Estados Europeus” (três respostas para primeira prioridade). É interessante notar que os inquiridos parecem preferir parcerias a estabelecer directamente com o sector privado (empresas) do que acordos de cooperação com Estados Soberanos. Deste modo, e em função dos resultados obtidos no Inquérito Delphi, o tipo de programação a privilegiar para a exploração dos recursos existentes na plataforma, e para os quais se considere útil ou adequado a atracção de investidores externos, deve incluir a cooperação e a parceria com empresas privadas estrangeiras. Neste contexto, julga-se imprescindível que o nosso ordenamento jurídico se adeque ao tipo de protocolos a desenvolver com entidades parceiras sediadas em países terceiros. Nas conclusões da nossa tese abordaremos novamente este assunto até porque se reveste de particular interesse o estudo do tipo de propostas mais eficazes e adequadas para assegurar mútuos benefícios quer para o Estado Soberano detentor dos recursos (Portugal), quer para os investidores que assumem o risco associado ao investimento (empresas privadas estrangeiras). No fundo, trata-se de perceber se o melhor enquadramento para o nosso País será sob a forma de um “Estado-Regulador”, em que essencialmente os protocolos concedem facilidades de prospecção, exploração e gestão dos recursos, recebendo Portugal uma renda proporcional aos lucros obtidos com a actividade económica privada, ou sob a estrutura de um “Estado-Interveniente” em que as instituições portuguesas, públicas e privadas, participam activamente nos trabalhos associados ao aproveitamento das

⁴⁵⁷ Ver, por exemplo, Regina Salvador *et al.* (2012).

potencialidades oferecidas pela Plataforma Continental. Conforme acima referimos, voltaremos a este assunto nas conclusões da tese de doutoramento.

Questão 31 – Neste ponto do inquérito Delphi introduziu-se um elemento que tem vindo a ganhar um peso crescente no quadro das relações internacionais correspondente ao que se designa por “Diplomacia Económica”⁴⁵⁸. Conforme refere Carlos Moreira da Silva⁴⁵⁹, a diplomacia económica envolve um enquadramento estratégico (que objectivos fundamentais para as iniciativas incluídas neste domínio da diplomacia), a clara definição do âmbito de actuação (produtos e serviços) e enumeração de recursos e capacidades (por exemplo recursos humanos e meios financeiros). Não parecem existir grandes dúvidas que, para os peritos, a nossa diplomacia económica será “Importante” (11 respostas) ou “Muito Importante” (3 respostas) no contexto da atracção do Investimento Estrangeiro a que na questão anterior se fez referência. Face ao que antecede, consideramos possível desenvolver duas linhas de pensamento relativamente à problemática que aqui se encontra em análise: por um lado, a Administração Central terá de promover o ordenamento jurídico considerado como mais eficaz para facilitar a atracção de potenciais investidores estrangeiros e, em simultâneo, regular de modo simples e proveitoso a actividade económica que as instituições privadas (isto é, empresas) de países terceiros vierem a desenvolver na área da Plataforma. Por outro lado, as missões ao estrangeiro terão de procurar uma eficaz coordenação com as estruturas diplomáticas de que Portugal nos países que forem considerados como “alvos estratégicos”. Está aqui implícita a necessidade absoluta de um esforço de cooperação, coordenação e junção de vontades, competências e experiência. A actual orientação política ao nível governamental parece apontar nesse sentido. Esta será uma questão que iremos abordar nas entrevistas aos super-peritos, dado que no painel se incluem decisores (Ministro da Economia) e Pessoal Diplomático (Embaixador). Embora ainda sujeita a

⁴⁵⁸ As questões associadas à “Diplomacia Económica” remetem para a nossa hipótese 2, onde levantámos a possibilidade de este instrumento de actuação dos Estados Soberanos poder vir a desempenhar um papel importante no contexto da afirmação do País como um actor relevante naquilo a que denominámos de “Articulação Transatlântica”.

⁴⁵⁹ Cf. Moreira da Silva, Carlos (s/d).

uma segunda leitura, por via das entrevistas a efectuar junto do painel de superperitos, ganha acuidade e força teórica a hipótese que estabelecemos no decurso da introdução à presente tese, onde defendemos a diplomacia económica enquanto eixo privilegiado de concretização do reforço do papel internacional do País, no quadro da articulação geoeconómica transatlântico entre a Europa, a África Oriental e as Américas.

Questão 32 – Nesta questão abordou-se aquele que tradicionalmente é perspectivado como um grande problema do nosso País, na medida em que constitui um poderoso entrave ao desenvolvimento e modernização da actividade produtiva. A fraqueza ou até inexistência efectiva de laços entre universidades e empresas privada tem sido apontado nas últimas duas a três décadas como um dos estrangulamentos mais complexos e difíceis de ultrapassar. Antigas desconfianças, afastamento entre “tempo de investigação”, que exige testes, verificação de hipóteses, *feedback*, e “tempo de produção”, que requer soluções em tempo útil, eficácia na resposta às solicitações dos clientes, aproveitamento de oportunidades ditadas pela conjuntura, representam outros tantos motivos que explicam, pelo menos parcialmente, as dificuldades em estabelecer protocolos, mobilizadores e com garantias de ganhos mútuos, entre as instituições académicas e as empresas privadas nacionais⁴⁶⁰. No entanto, as potencialidades oferecidas pela nova estrutura territorial sob jurisdição portuguesa impõem a procura de consensos e a definição de prioridades de actuação na esfera das parcerias Universidades-Empresas. Assim, pensamos ser *“evidente o benefício de juntar universidades, que são o principal repositório da nossa capacidade científica, com empresas, a alavanca de mercado para esta capacidade”*⁴⁶¹. Em conclusão poderíamos afirmar que o futuro sucesso de uma estratégia orientada para o mar vai depender, em larga margem, da capacidade das instituições portuguesas, públicas, privadas, cooperativas, em desenvolver laços de cooperação e em promover a criação e consolidação de redes nacionais e internacionais de cooperação e parceria. O futuro económico do País determina a absoluta necessidade de implementar uma

⁴⁶⁰ Sobre esta problemática das ligações empresas-universidades ver Lúcio (2001).

⁴⁶¹ Cf. Veloso. (2014).

política onde a colaboração seja a palavra-chave, o investimento o seu alicerce fundamental e a inovação a referência orientadora.

Questão 33 – A última questão da primeira ronda do inquérito Delphi, vem na sequência lógica da análise anterior. Assim, questionou-se os inquiridos sobre o que poderíamos designar de *componente tecnológica*, isto é, pretendeu-se saber qual o prazo necessário para Portugal ficar dotado dos recursos em tecnologia adequados a um estudo completo e aprofundado das potencialidades da Plataforma Continental. As opiniões dos peritos subdividiram-se entre aqueles que entendem que a dotação será passível de ser alcançada num prazo até dez anos e os que pensam ser necessário um prazo de tempo superior a uma década. Consideramos que um dos instrumentos fundamentais para vencer esta “*décalage*” tecnológica face a outras nações europeias, dependerá, em larga medida, do tipo de protocolos que se mencionou na questão anterior. Assim, “*para as Universidades, o estabelecimento de pontes com o meio empresarial confere amplas hipóteses de (...) integração em processos produtivos concretos. Para as Empresas, proporciona-se a transmissão de dados e informação relevante e inovadora para a sua actividade*”⁴⁶². Dada a segmentação de opiniões, submeteu-se esta última questão à segunda ronda *Delphi*, com o objectivo de melhor aclarar qual a dimensão temporal de que o nosso País precisará para vencer os desafios impostos pelos recursos tecnológicos exigidos a uma mais eficaz exploração das potencialidades da Plataforma Continental.

Após termos procedido a uma leitura aprofundada dos resultados da primeira ronda Delphi, elaborou-se o questionário para a segunda volta, tendo em consideração as questões onde verificámos a existência de perspectivas mais afastadas entre os peritos. Pretende-se, deste modo, submeter a uma segunda aproximação de opiniões um pequeno conjunto de questões que, pelos domínios de análise envolvidas, ofereceram maior grau de polémica. O Método *Delphi*, sendo um processo iterativo, oferece amplas possibilidades de trabalho uma vez que é possível obter uma segunda

⁴⁶² Cf. Lúcio (2001: 196).

(e por vezes uma terceira) ronda de opiniões de um painel de peritos num determinado assunto em estudo. No subcapítulo seguinte iremos apresentar uma leitura dos resultados da segunda ronda Delphi e uma possível interpretação do sentido global das respostas.

Parte Dois – Segunda ronda Delphi⁴⁶³

Conforme mencionámos anteriormente, para a segunda ronda Delphi enviámos, novamente, os questionários do exercício, apenas com as perguntas cujas respostas apresentavam maior grau de polarização em determinadas posições contrastadas ou cujo grau de dispersão era mais significativo (cf. Rodrigues, Teresa). Assim, o inquérito da segunda ronda incidiu sobre as questões 3 (Tema 1), 17 (Tema 2), 24, 25 (Tema 3), 26, 27, 28 e 33 (Tema 4).

Podemos, *a priori*, retirar algumas conclusões da leitura dos resultados da segunda ronda Delphi⁴⁶⁴. Destacaríamos os seguintes pontos:

1. Existiu um grau apreciável de concordância entre os peritos consultados, nomeadamente, no que respeita ao que nós designamos na análise da primeira ronda por *bloco técnico*. Esta concordância está bem expressa no facto de, para a segunda ronda, apenas foi necessário repetir a inquirição de 8 das 33 perguntas do questionário, ou seja só 24% do universo total do inquérito inicial.

2. A segunda ronda Delphi trouxe alguma aproximação em questões que pressupunham uma graduação de relevância do factor em análise – inclui-se neste contexto as novas respostas à questão 3, à questão 17, à questão 25 e à questão 28.

3. Na questão que implicava uma resposta baseada numa lógica binária, de sim ou não, os peritos consultados mantiveram, no essencial, a sua posição sobre a matéria em apreço (questão 24).

⁴⁶³ O inquérito da segunda ronda Delphi consta do Anexo 4 da presente tese de doutoramento.

⁴⁶⁴ Os resultados da segunda ronda Delphi constam do Anexo 5 da presente tese de doutoramento.

4. Nas questões onde estava subjacente uma graduação temporal relativa às capacidades do País em se adaptar à nova realidade trazida pela plataforma estendida, o posicionamento dos peritos tendeu a ficar mais pessimista (questão 27 e questão 33). Neste sentido parece ter-se reforçado entre o painel de peritos que Portugal necessitará de mais tempo para reformular o seu ordenamento jurídico e para proceder às necessárias e desejáveis mutações tecnológicas conducentes a um melhor estudo, conhecimento e aproveitamento da plataforma continental estendida.

Questão 3 – Conforme foi mencionado na análise das respostas da primeira ronda, neste ponto do Inquérito Delphi questionava-se os peritos se o alargamento da Plataforma poderia ter algum impacto/papel numa reforma da estrutura das Forças Armadas Portuguesas. A leitura das respostas permite afirmar que existiu uma aproximação entre os peritos do Painel Delphi. Assim, 3 dos inquiridos mencionam, agora, que o alargamento da plataforma poderá ser “medianamente importante” para uma eventual reforma da estrutura das Forças Armadas. Parece, deste modo, mais consensual entre os especialistas que o processo de alargamento poderá revestir-se de algum impacto sobre as futuras políticas de equipamento e de captação de efectivos das Forças Armadas Portuguesas. Julgamos que este é um ponto a ter em conta nos futuros debate sobre qual o papel reservado à Instituição Militar. Ganha, portanto, maior sentido a apresentação de uma resposta positiva à nossa segunda questão derivada, isto é, Portugal precisará de um quadro de meios e recursos militares (provavelmente hoje em dimensão não suficiente) capazes de assegurar o êxito de uma estratégia de *“safety and security”*.

Questão 17 – Também nesta pergunta se verifica alguma aproximação de perspectivas entre os inquiridos. Assim, nenhum dos peritos consultados afirmou nesta segunda ronda que as forças integradas não terão ou qualquer importância ou quase nenhuma importância. Deste modo, o painel parece agora mais inclinado a aceitar que as forças integradas possam ter um papel com revelo neste contexto. A leitura conjunta destas duas questões (3 e 17) reforçam a nossa convicção que urge

desenvolver, no quadro alargado da Sociedade Portuguesa, um debate sobre o que se espera que possam ser as futuras competências, atribuições e integração geoestratégica das nossas Forças Armadas. Importa, neste ponto do debate, ter em especial consideração que uma resposta afirmativa à nossa questão central, dependerá, em margem significativa, do que vier a ser perspectivado e decidido a este nível.

Questão 24 – Tal como foi mencionado na leitura da primeira ronda, na presente questão solicitava-se aos inquiridos se, em sua opinião, os efectivos da Marinha Portuguesa estariam aptos a dar resposta a essas mesmas ameaças. Este é, sem dúvida, um domínio sob grande polémica. Os resultados obtidos na segunda ronda mantêm, no essencial, a dualidade de opiniões. Assim, os especialistas voltam a dividir-se quanto à capacidade da Marinha Portuguesa, através dos seus efectivos em dar resposta às novas ameaças. Esta constatação deve alertar-nos para a realidade de estarmos perante um debate em curso na Sociedade Portuguesa. Afinal, os efectivos de que dispõem as nossas Forças de Segurança Aeronaval são ou não suficientes para o cabal cumprimento das suas atribuições projectadas rumo ao futuro?

Voltamos a colocar a questão de saber até que ponto Portugal terá de encarar, em definitivo, o acréscimo dos seus efectivos nos ramos mais directamente ligados à segurança do território atlântico sob a nossa jurisdição. Dado o elemento de controvérsia associado a esta questão, iremos inserir esta problemática no guião de entrevistas aos super-peritos. Voltaremos, portanto, a este assunto em subcapítulo posterior.

Questão 25 – A última questão do tema 3 versava, tal como foi mencionado na análise da primeira ronda, a problemática da poluição dos oceanos. A leitura dos resultados aponta para uma maior aproximação nas respostas, mas no sentido negativo. Os especialistas são agora mais concordantes na afirmação de que é “pouco provável” que a Marinha Portuguesa esteja preparada para proteger a plataforma

continental sob jurisdição portuguesa da poluição provocada por parte de entidades como petroleiros, navios comerciais ou vasos de guerra. Assim, talvez se possa inferir desta segunda ronda, que além do debate sobre efectivos e meios tradicionais para a Armada (navios de combate), dever-se-á alargar o âmbito de debate para a dotação da Marinha Portuguesa em tecnologias que a capacitem para desempenhar tarefas associadas à sustentabilidade e à preservação de recursos marítimos, nomeadamente aqueles com grande interesse para a Economia Nacional.

Questão 26 – Neste ponto do Inquérito *Delphi*, e como definimos anteriormente, foi solicitado aos peritos que identificassem qual o principal papel geoestratégico para Portugal quer no Mundo, quer na Europa. O painel de peritos consultados voltou a afirmar que o principal papel geoestratégico para Portugal deverá envolver o afirmar-se como um vector de ligação entre a Europa e o Atlântico Sul, reforçando a nossa nodalidade no triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e América do Sul (nos seus espaços de lusofonia). Assim, podemos concluir que a perspectiva dos especialistas é, de facto, orientada no sentido de uma resposta afirmativa à nossa primeira questão derivada, isto é, Portugal pode efectivamente reforçar a sua afirmação internacional através do ganho de relevância, enquanto actor geopolítico, no contexto do mencionado

Tal como foi referido em subcapítulo anterior, dada a relevância das opções estratégicas que aqui estão em causa, os campos de reflexão associados com a questão 26 serão alvo de inserção nas entrevistas a desenvolver junto do painel de super-peritos. Assim, voltaremos mais tarde a este assunto, quando da leitura das respostas obtidas no contexto das entrevistas aos super-peritos.

Questão 27 – Neste ponto, tal como se definiu anteriormente, solicitou-se ao painel de especialistas, que formulassem uma opinião relativa à adequação do nosso quadro jurídico face aos desafios colocados pelo alargamento da Plataforma Continental. A dominância de respostas na opção dois, indica que os peritos estão

mais inclinados no sentido de que a reforma do nosso ordenamento jurídico será um processo que exigirá um período de tempo entre cinco a dez anos, ou seja, as tarefas associadas a esta adequação devem decorrer até 2020/2025, aproximadamente. Existe aqui uma leitura interessante que se pode estabelecer: ao definir um período de tempo até uma década, fica implícito que os especialistas defendem ser imperioso que os poderes políticos, ou seja os decisores, estabeleçam acordos de longo prazo, envolvendo vários períodos legislativos. Talvez se possa aqui falar de uma espécie de “acordo interlegislaturas”, no sentido em que, definidos os objectivos para a adequação do nosso regime jurídico e estabelecidas as metas temporais associadas a esse processo de reforma, deverá existir uma manutenção dos princípios acordados, independentemente do sentido conjuntural do voto dos eleitores nos sucessivos actos eleitorais.

Questão 28 – Na leitura das respostas à primeira ronda Delphi, foi mencionado que na questão 28 se pedia aos especialistas para apresentarem a sua opinião relativamente à possibilidade de o novo conceito estratégico da NATO poder dar resposta a ameaças colocadas no interior do território atlântico sob nossa jurisdição. A análise das respostas da segunda ronda aponta no sentido de que os peritos continuam a considerar em margem relevante, ser “provável” ou “muito provável” que o novo conceito estratégico da NATO possa responder a ameaças colocadas dentro do espaço da *maritimidade portuguesa*. Por outro lado, desceu nitidamente o número de especialistas que defendem não ser o novo conceito estratégico da NATO importante para as respostas às ameaças na nossa Plataforma Continental. Assim, os peritos estão agora menos convencidos que a NATO não será um actor relevante no quadro alargado de respostas a ameaças no território marítimo sob a nossa jurisdição. A nossa política de alianças geoestratégicas assume, portanto, neste contexto um papel determinante. Pela importância geopolítica e geoestratégica deste assunto, voltaremos a esta questão quando submetermos este domínio de análise à apreciação dos super-peritos.

Questão 33 – A última questão da primeira ronda do inquérito Delphi é dedicada, como já foi explicado em corpo de tese, às questões do domínio tecnológico. Assim, questionou-se os inquiridos sobre qual o prazo necessário para Portugal ficar capacitado dos recursos em tecnologia adequados ao desenvolvimento de estudos e pesquisas das potencialidades da Plataforma Continental. As opiniões dos peritos parecem inclinar-se mais nitidamente no sentido de que a dotação será passível de ser alcançada num prazo até dez anos. Assim, também neste ponto se pode defender o conceito de “acordo interlegislaturas”, ou seja, é necessário que as redes de cooperação interinstitucional que este tipo de estudos e pesquisa exigem sejam mantidas na passagem do tempo. Caso contrário poderemos colocar em causa a implementação de uma estratégia de valorização das nossas bases nacionais de ciência e tecnologia. Se este cenário negativo se confirmar, será difícil perspectivar no médio prazo, uma resposta positiva à nossa terceira questão derivada que, tal como foi definida no capítulo introdutório, se relaciona com a estratégia de valorização das bases endógenas de ciência e tecnologia. Pensamos que as palavras-chave neste processo incluirão protocolos, redes e cooperação.

5.4. Reflexão final sobre os resultados do Inquérito Delphi

Chegados a este ponto da presente tese consideramos que, não obstante, o Inquérito *Delphi* ter fornecido abundante e valioso material de reflexão é ainda importante proceder a uma auscultação complementar sobre os domínios e tipologias/agregação de respostas a que se chegou. Foi neste sentido, tal como mencionamos na introdução, que nos propusemos a desenvolver um exercício de reflexão final sobre os resultados da metodologia *Delphi*. Assim, definimos aquilo a que chamámos “Painel de Super-Peritos” correspondentes a um pequeno grupo de especialistas representativos da distribuição socioprofissional dos inquiridos via Delphi e que, pelo profundo conhecimento e experiência nos domínios temáticos em que se inscreve a presente tese, poderiam oferecer uma perspectiva complementar e passível

de preencher alguns hiatos de análise aos quais as duas rondas do Inquérito *Delphi* não possibilitaram trazer respostas suficientemente conclusivas⁴⁶⁵.

Deste modo, definimos o seguinte “Painel de Super-Peritos” que entrevistamos no período compreendido entre 25 de Abril de 2015 e 14 de Maio de 2015 e de acordo com o “Guião de Entrevista” que se encontra no Anexo 6 da presente tese de doutoramento. A estruturação do “Guião de Entrevista” baseou-se, conforme foi sendo mencionado nos subcapítulos anteriores, nos domínios sujeitos a inquirição no contexto do Inquérito *Delphi* e para os quais se entendeu ser relevante proceder a uma pesquisa suplementar. Assim, a aplicação desta metodologia deve ser considerada como uma sequência lógica no contexto da estrutura definida para a presente tese de doutoramento⁴⁶⁶.

5.5. Análise das Entrevistas aos “Super-peritos”⁴⁶⁷

À semelhança da análise dos resultados do Inquérito *Delphi*, também neste ponto procederemos a uma leitura individual de cada questão, de modo a podermos enriquecer a nossa reflexão e de molde a obter um conjunto mais alargado de elementos para a procura de respostas às perguntas formuladas no âmbito da presente tese de doutoramento.

⁴⁶⁵ Os “super peritos” consultados foram, por ordem de efectuação de entrevistas, o Professor Doutor José Esteves Pereira (Professor Catedrático Jubilado da Universidade Nova de Lisboa), a Professora Doutora Assunção Cristas (Ministra da Agricultura e do Mar) e o Embaixador António Victor Monteiro (actual *Chairman* do Banco Comercial Português e anteriormente Embaixador de Portugal nas Nações Unidas e Ministro dos Negócios Estrangeiros).

⁴⁶⁶ As questões inseridas no “Guião de Entrevista” reportam, em parte importante, para domínios de análise mencionados no subcapítulo dedicado à leitura, questão a questão, dos resultados da primeira ronda *Delphi*.

⁴⁶⁷ Conforme já mencionado, o Guião da entrevista aos super-peritos consta do Anexo 6 da presente tese de doutoramento.

Questão 10

Que impacto na União Europeia poderá ter a viragem de Portugal para o vector atlântico de Política Externa?

De acordo com os entrevistados, existem dois domínios a considerar neste quadro de análise da nossa Política Externa face à União Europeia: por um lado, é opinião dos super peritos que os impactos a este nível se farão sentir, sobretudo, no denominado “Arco Atlântico” (ver Documento Europa 2000+) que engloba, para além de Portugal, a Espanha, a França, o Reino Unido e a Irlanda. Assim, e de acordo com a perspectiva dos inquiridos, via entrevista, abrem-se algumas possibilidades de cooperação com os outros países europeus que, tal como Portugal, possuem uma fachada de território virada para o Atlântico. Assim, e tendo em consideração, entre outros factores, a disponibilidade de verbas para cooperação internacional entre os membros do Arco Atlântico, julgamos ser possível que a nossa Política Externa beneficie, no contexto acima referido, do alargamento da Plataforma Continental. Importa, também, aqui mencionar que o denominado “Arco Atlântico” poderá, de algum modo, contrabalançar os actuais efeitos geopolíticos decorrentes do alargamento da União Europeia para o Leste Europeu e que aumentaram o peso da “orientalidade” no contexto territorial da UE.

É interessante salientar, neste ponto, que um dos entrevistados chamou a atenção para o facto de que mais do que uma “viragem” para o Atlântico, o que poderemos assistir é a uma lógica de continuidade e de reforço do carácter atlântico do vector externo da nossa política europeia, dado que Portugal, enquanto Estado-Membro sempre teve um posicionamento com orientação Atlântica. A este propósito um dos super peritos recordou que, por iniciativa de Portugal, a UE tem reuniões bilaterais sistemáticas (e não apenas ocasionais) com a Organização dos Países Africanos e com o Brasil. Assim, parece ser interessante, destacar, tendo em consideração uma das hipóteses levantadas no quadro da nossa dissertação, que é a própria UE que perspectiva Portugal como País de conexão/ligação para o Atlântico Sul: Brasil e Angola. Deste modo, Portugal poderá jogar uma importante “carta geopolítica”, concernente à sua afirmação como País de interligação UE-Atlântico

Meridional, contando, inclusive, com o apoio dos outros Estados-Membros, que nos consideram como actor relevante no domínio das relações internacionais entre a União Europeia e os territórios localizados mais a sul. Confirma-se, portanto, a validade da nossa hipótese dois, relativa à afirmação externa do nosso posicionamento geopolítico no contexto das relações internacionais.

Questão 11

Poderá a expansão da plataforma ser um factor de peso negocial nas questões de mar e pesca da União Europeia?

Neste ponto, existiu uma clara concordância entre os super peritos consultados. Na opinião dos entrevistados, os efeitos sentir-se-ão sobretudo no domínio das políticas associadas ao mar e não tanto nas questões ligadas à actividade piscatória. Mesmo assim, os entrevistados mencionaram dois aspectos ligados à problemática da pesca que merecem realce: por um lado Portugal esteve ligado a alguma inovação, por exemplo, ao nível das artes de pesca autorizadas, impedindo a chamada “Pesca de fundo”, tendo em consideração preocupações no domínio da conservação e da gestão de recursos piscícolas. Por outro lado, foi também referido que, eventualmente, Portugal poderá “recuperar” algumas posições em termos de pescas, usando o duplo argumento de anteriores cedências no domínio da frota pesqueira (importante redução do número de embarcações) e da maior expressão do “Mar Português”, após a extensão da Plataforma Continental. Parece, deste modo, ficar bem determinado que o alargamento da nossa Plataforma irá representar um factor relevante, enquanto argumento, no domínio da Política Externa relacionada com os assuntos europeus.

Questão 13

A nossa iniciativa privada irá demonstrar ser capaz de apostar em economias de escala que exigem investimentos avultados?

Tal como no caso anterior, também neste ponto se verificou uma nítida conjugação de posições entre os super peritos. Na perspectiva crítica dos entrevistados, o sector empresarial português deverá privilegiar parcerias com empresas privadas estrangeiras, nomeadamente da Europa Comunitária. Para os inquiridos, os sectores onde este tipo de parcerias se poderá revelar mais profícuo incluem a indústria farmacêutica, a extracção de petróleo e de gás (caso se confirme a existência, em condições de exploração rentável, destas *commodities*), e o ambiente. Para os super peritos é preciso ganhar escala e competências, dado que, nas palavras de um dos entrevistados “não podemos fazer tudo sozinhos”. Por outro lado, os inquiridos apontaram, também, que será importante conferir elevada prioridade á inovação o que poderá passar, a título de exemplo, por investimentos na protecção ambiental do espaço atlântico. No entender dos entrevistados, o domínio vasto da Ecologia, poderá oferecer importantes oportunidades de negócio e de inovação. Podemos, portanto, afirmar que, conjuntamente com a (re)afirmação do vector atlântico da nossa política externa, o alargamento da plataforma continental constitui um processo que oferecerá excelentes oportunidades para dinamizar as actividades empresarias num leque diversificado de ramos de actividade económica.

Questão 14

A exploração dos recursos por concessionários estrangeiros terá que tipo de impacto sob o desenvolvimento económico português e sobre o PIB?

Na sequência directa da questão anterior, também aqui existiu singularidade de opiniões. Os inquiridos não parecem ter qualquer dúvida que este tipo de exploração fará aumentar o PIB nacional mas, ao mesmo tempo, manifestam preocupação com o tipo de enquadramento legal em que este tipo de soluções decorrerá. Assim, os super peritos defendem que será necessário enquadrar estas concessões de forma favorável para o nosso País através, por exemplo, de ser proporcionado o acesso a tecnologias e a redes de investigação e cooperação. É interessante salientar que uma exploração de recursos sob a forma de parcerias internacionais parece encontrar simpatias entre os

entrevistados. Voltaremos a este ponto nas conclusões quando apresentarmos algumas pistas para o futuro.

O grupo de questões que a seguir se analisam, e tal como mencionámos no subcapítulo dedicado à leitura crítica dos resultados do inquérito Delphi, assumem particular relevância em face da pergunta central de investigação (e respectivas questões derivadas) e hipóteses por nós levantadas. Assim, as questões seguintes entroncam no domínio da geoestratégia e da geopolítica. A vertente geoeconómica, conforme veremos mais à frente será abordada na última questão colocada aos super peritos.

Questão 16

Poderá a NATO assumir as funções e responsabilidades de Portugal, em caso de incapacidade do nosso país para o fazer?

Para os inquiridos não existem dúvidas que a NATO poderá assumir responsabilidades no domínio da segurança, fazendo valer o princípio de “ataque a um, ataque a todos”. Conforme um dos entrevistados mencionou, o “Mar Português” ao fazer parte do território nacional passa a estar abrangido pelas alianças geoestratégicas. No entanto, os super peritos apontaram um elemento que merece particular realce: tem de ser Portugal a garantir, em primeiro lugar, através da nossa Marinha de Guerra, as funções associadas à dupla dimensão “*safe and security*”. Deste modo, ganham maior acuidade as questões relativas às capacidades de *Hard Power* da nossa Marinha de Guerra e da nossa Força Aérea, dado que se espera que sejam as nossas unidades aeronavais a dar a primeira resposta às solicitações decorrentes do cumprimento de tudo o que respeita à segurança marítima. Assim, podemos afirmar que terá de se procurar, tal como mencionámos no capítulo III da presente dissertação, um equilíbrio entre controlo das despesas públicas e necessidades de modernização dos nossos meios militares da Marinha de Guerra e da Força Aérea. A Hipótese 1 – Reforço Geoestratégico e a Hipótese 3 – Porta de Entrada Marítima da UE – *safety and security* – cruzam-se neste ponto da nossa reflexão: por um lado, o novo

espaço atlântico passa a fazer parte do território abrangido por alianças geoestratégicas mas, por outro lado, o cumprimento das missões associadas à segurança tem de ser assegurado, em primeiro lugar e inquestionavelmente, pelo nosso País.

Questão 24

Os efectivos da Marinha portuguesa estão aptos a dar resposta às “novas ameaças”?

Neste ponto, parece ser consensual entre os entrevistados que os efectivos da nossa Marinha de Guerra estão aptos a dar uma resposta eficaz às solicitações decorrentes das designadas “novas ameaças”. Os super peritos mencionaram, também, que a concretização das respostas a estes novos desafios poderá ser complementada e articulada com o apoio geoestratégico da NATO, se tal for considerado necessário. Assim, vai ficando mais nítido que a Hipótese 1, relativa ao posicionamento/reforço geoestratégico, no quadro de alianças militares, assume especial relevo no contexto das análises desenvolvidas no âmbito da presente dissertação de doutoramento.

Questão 26

Qual é o principal papel geoestratégico português no mundo e na Europa?

Os super peritos apresentaram diversas possibilidades de resposta a esta importante questão: em primeiro lugar, os entrevistados defendem que Portugal deve orientar-se por uma clara afirmação no domínio daquilo a que se designa de *Soft Power*. Deste modo, o nosso País deve procurar ser um “construtor de Pontes” entre nações, afirmando-se como um facilitador de acordos. No entanto, não poderemos esquecer as nossas responsabilidades no quadro da NATO através da participação em missões militares, como por exemplo, nas costas da Somália – pirataria. Importa, neste ponto, salientar que a participação portuguesa nestas missões militares poderá auxiliar

à nossa estratégia de afirmação económica, dado que, nas palavras de um dos inquiridos “a economia é uma consequência natural do envolvimento geoestratégico da nação Portuguesa”. Também na sequência directa, das várias afirmações anteriores, Portugal deverá reforçar o seu posicionamento enquanto actor internacional que assegura a articulação entre a Europa e os territórios localizados a Sul. Assim, a nossa afirmação como “ País Construtor de Pontes de cooperação e de diálogo” deverá envolver, e a título de exemplo, a maior proximidade com o Atlântico Sul, tirando partido da relevância da nossa dimensão global, devido às ligações com o Brasil e com a África Lusófona. Enquanto exemplo demonstrativo, lembraríamos o caso da CPLP, que reforça este nosso papel de ligação com outros continentes.

Questão 28

Será que o novo conceito estratégico da NATO pode responder a ameaças colocadas dentro da maritimidade portuguesa?

A questão 28 remete para o domínio geoestratégico e encontra-se em relação directa com o domínio de inquirição abordado na questão 24. Neste ponto, foi possível confirmar a coincidência de perspectivas entre os entrevistados. Para os super peritos, o novo conceito geoestratégico da NATO, pode enquadrar as respostas aos novos desafios e ameaças de segurança. Em todo o caso, os inquiridos reafirmaram o princípio de que a nossa Marinha de Guerra terá de se afirmar, neste contexto, em acordo com o princípio do que foi por nós designado de “Marinha com Duplo Uso – *Safe and Security*”. Assim, serão os nossos meios navais/aéreos a dar a primeira resposta às solicitações, podendo a NATO envolver-se, se tal for considerado como necessário, em missões conjuntas para garantir a protecção face às denominadas “Novas Ameaças”. Fica, portanto, nítido que o alargamento da Plataforma Continental, acarretará para o nosso País responsabilidades geoestratégicas acrescidas e, em simultâneo, proporcionará um reforço do nosso papel no quadro da Aliança Atlântica no domínio da segurança dos espaços marítimos integrados no “Território NATO”.

Questão 31

Que importância terá "diplomacia económica" na atracção deste investimento?

A opinião expressa pelos super peritos aponta no sentido de ser a “diplomacia económica” um elemento de importância crucial para a nossa estratégia geoeconómica. A solidez do nosso posicionamento geoeconómico num mundo crescentemente globalizado dependerá, em margem não negligenciável, de uma profícua articulação entre a nossa diplomacia económica e o nosso envolvimento geoestratégico. Portugal poderá tirar significativos benefícios económicos de uma atitude de envolvimento activo na estrutura e missões da aliança atlântica. Se, por um lado, a “balança geopolítica” se inclinou para Leste, devido ao alargamento da NATO aos antigos estados— satélite da URSS, por outro lado, o imenso “Mar Português” recoloca e oferece possibilidades de Portugal se afirmar como um parceiro relevante na estratégia de segurança da Aliança Atlântica. Assim, a Hipótese 2 – Articulação Transatlântica – relações diplomáticas, assume, neste contexto, particular significado. É imperioso que Portugal se afirme através de uma estratégia de conquista de mercados e de reforço da nossa visibilidade externa aproveitando, da melhor forma, os trunfos da diplomacia económica que envolve missões comerciais, embaixadas e consulados, missões ministeriais, entre outras acções. Neste domínio é interessante salientar que, por exemplo, um dos entrevistados sugeriu que Portugal deveria, no quadro da sua diplomacia económica, valorizar o facto de o nosso País ser também um “País Insular” devido aos arquipélagos da Madeira e dos Açores. Deste modo, poderíamos tirar vantagens em cooperar com Países insulares, aproveitando um contexto de problemas e potencialidades comuns aos “espaços-ilha”.

Chegados a este ponto da nossa reflexão, iremos agora, no capítulo seguinte, dedicado às conclusões, sintetizar os estudos por nós efectuados e apresentar, em função dos resultados obtidos no decurso da nossa investigação e análise do caso de estudo, um quadro de respostas possíveis às perguntas por nós formuladas. Por este motivo não apresentamos uma síntese do presente capítulo dado que consideramos ser mais útil e benéfico para o melhor entendimento do tipo de conclusões a que chegámos, enquadrar essa mesma síntese no contexto da elaboração de respostas às perguntas fundamentais de investigação.

VI. CONCLUSÕES

Como quando do mar tempestuoso

*Como quando do mar tempestuoso
o marinheiro, lasso e trabalhado,
d' um naufrágio cruel já salvo a nado,
só ouvir falar nele o faz medroso;*

*e jura que em que veja bonançoso
o violento mar, e sossegado
não entre nele mais, mas vai, forçado
pelo muito interesse cobiçoso;*

*assi, Senhora, eu, que da tormenta
de vossa vista fujo, por salvar-me,
jurando de não mais em outra ver-me;*

*minh' alma que de vós nunca se ausenta,
dá-me por preço ver-vos, faz tornar-me
donde fugi tão perto de perder-me.*

Luís Vaz de Camões

No âmbito da presente tese de doutoramento procedemos a uma análise das realidades relacionadas directa e indirectamente com aquilo a que poderíamos chamar de “Atlântico Português”, isto é, a vasta área oceânica que se encontra sob jurisdição portuguesa (a actual ZEE) acrescida do território marítimo correspondente à designada “Plataforma Continental Estendida”.

Assim, no primeiro capítulo abordámos conceitos como a Segurança, a Protecção e Gestão dos Recursos, Promoção de Actividades Económicas, Direito e

Soberania. Por outro lado, e considerando a importância de posicionar o caso português face a outras realidades, analisámos, no capítulo segundo, dois casos comparativos que, pelo posicionamento atlântico e ligações económicas ao território europeu, (Estados Unidos da América e Brasil), poderiam proporcionar um melhor entendimento do quadro de opções geopolíticas e geoeconómicas que se colocam aos Estados Nacionais quando empreendem um projecto de alargamento das suas Plataformas Continentais. Deste modo, foi nosso objectivo enriquecer a nossa reflexão sobre um processo singular correspondente a uma Extensão duma Plataforma Continental para além dos limites conhecidos e testados da Zona Económica Exclusiva. Podemos constatar, pensamos que sem grande surpresa, que quer os Estados Unidos da América, quer o Brasil, encaram o alargamento dos seus territórios marítimos como prioridade política, dados os previsíveis ganhos em domínios como a Economia, e a Geopolítica.

Os capítulos III e IV, foram dedicados ao estudo da realidade portuguesa. Iniciámos a nossa reflexão com uma pesquisa relativa à capacidade militar e policial de defesa e segurança do espaço (aero)naval de interesse nacional. Neste sentido, procedemos ao enquadramento normativo existente e ao estudo dos meios materiais disponíveis e ao serviço da Marinha, da Força Aérea e da Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana. No capítulo IV da presente dissertação, reflectimos sobre as dimensões da Geoeconomia, da Geoestratégia e do que designámos de um “conceito de Mar para o Século XXI”. Foi nossa preocupação apontar pistas para o melhor entendimento do que poderá a realidade multidimensional do “Mar Português” no decorrer do presente século. Este capítulo serviu, também, para “abrir caminho” ao nosso teste de hipóteses, baseado na metodologia Delphi, complementada pelo recurso a um painel de “super peritos”.

Face ao que antecede, podemos afirmar, portanto, que foi nosso objectivo enriquecer a nossa análise e conclusões baseadas na pesquisa bibliográfica e através da consulta a um conjunto de personalidades, do meio académico, empresarial, político e militar, que pudessem transmitir um leque diversificado de perspectivas e posicionamentos críticos sobre os diferentes domínios em que o alargamento da Plataforma Continental mais se fará sentir. Desta duplicidade de reflexões resulta um

conjunto de respostas possíveis às questões que formulámos no início da presente dissertação de doutoramento. Estas respostas baseiam-se, quer em todo o trabalho de pesquisa bibliográfica e de consulta de estatísticas e relatórios temáticos, quer, como seria de esperar, no método de inquirição por nós seleccionado (Método Delphi) ao que se acrescentou as já referidas entrevistas a um pequeno grupo de especialistas nos domínios da decisão governativa, das relações internacionais e da pesquisa científica no contexto das ciências políticas.

Assim, e como forma de melhor orientar e organizar a discussão dos elementos conclusivos essenciais, voltamos a listar as perguntas por nós formuladas no capítulo introdutório:

A. Questão central:

Como conseguirá Portugal enfrentar com sucesso todos os desafios, internos e externos, decorrentes do alargamento da plataforma continental?

B. Questões derivadas:

- a) Poderá Portugal afirmar-se como um país de articulação transatlântica, designadamente entre a Europa e o Norte de África e entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, no quadro de um novo contexto de relações geoeconómicas intercontinentais?*
- b) Em que condições será possível a Portugal, através dos seus meios de segurança e defesa, assegurar, enquanto nação, e num segundo plano, enquanto Estado membro duma Aliança militar, o êxito duma estratégia de “safety and security” para o novo espaço atlântico sob jurisdição portuguesa?*

c) *Que estratégia de valorização das bases nacionais de ciência e tecnologia poderá garantir o pleno aproveitamento dos recursos oferecidos por uma plataforma continental estendida?*

A apresentação de um quadro do que designamos como “respostas possíveis” decorre quer da leitura e reflexão do material teórico consultado, quer da recolha de informação a que procedemos no âmbito da presente tese de doutoramento, nomeadamente através das entrevistas a investigadores estrangeiros (apreciação dos casos comparativos brasileiro e norte-americano) e da consulta ao painel de especialistas *Delphi* e ainda às entrevistas aos “super-peritos”.

Assim, tudo indica que relativamente à pergunta central de investigação, Portugal enfrentará, nos próximos anos, um conjunto complexo de desafios, quer externos, quer internos, decorrentes do novo quadro geoestratégico, geoeconómico e geopolítico, quer europeu, quer de natureza global. Importa, neste ponto, lembrar que os três domínios acima mencionados (geopolítica, geoeconomia e geoestratégia) constituem, precisamente, os três campos de “referência” para o enquadramento das temáticas abordadas na presente tese de doutoramento.

Conforme foi mencionado na discussão dos resultados do Exercício DELPHI, parecem ser consensuais os seguintes aspectos:

1. A Plataforma Continental portuguesa estendida oferecerá interessantes possibilidades de partilha de conhecimentos com os países atlânticos membros da CPLP;
2. A diplomacia económica deverá constituir um eixo de suporte fundamental para a captação de investimento produtivo de origem estrangeira;
3. A Plataforma Continental portuguesa estendida representa uma oportunidade única de fortalecimento das relações das Universidades e o meio empresarial.

Deste modo, julgamos ficar demonstrado que Portugal irá dispor no futuro de um espaço atlântico alargado que oferecerá potencialidades muito significativas de

afirmação geoeconómica do País⁴⁶⁸. Neste contexto, a denominada “diplomacia económica”⁴⁶⁹ será chamada a desempenhar um papel vital no sentido da afirmação das nossas capacidades e protecção dos nossos interesses enquanto Estado Soberano. “No entanto (e tal como referimos no capítulo V da presente tese de doutoramento) subsistem grandes dúvidas entre os especialistas inquiridos sobre papel geoestratégico de Portugal, considerando a jurisdição atlântica sobre 3,1 milhões de km², horizonte temporal necessário para otimizar o nosso ordenamento jurídico, papel da NATO em termos da resposta a eventuais ameaças, modalidades de captação de investimento estrangeiro e constituição no tempo de capacidade tecnológicas para explorar a Plataforma Continental portuguesa estendida.

Assim, a resposta à questão central da nossa tese de doutoramento reflecte, de certo modo, uma dualidade de natureza geoeconómica-geoestratégica. Se, por um lado, parece demonstrado que no domínio geoeconómico poderemos obter ganhos consideráveis do ponto de vista das bases fundamentais da Economia Nacional, por outro lado, subsistem, ainda, algumas questões relativas às nossas capacidades, determinadas pelos nossos meios materiais e recursos humanos para a protecção, vigilância e garantia de segurança, de assegurar as funções e competências associadas ao novo Espaço onde se irá exercer a nossa Soberania Política. Neste ponto, importa mencionar que, de acordo com as tendências gerais de resposta ao Inquérito *Delphi*, os peritos parecem manifestar preocupações quer com meios materiais, quer com os recursos humanos no que concerne ao exercício de funções de soberania sobre o território da Plataforma Continental Alargada.

Acresce, ainda, no contexto de procura de respostas à questão central de investigação que, para os inquiridos, parece não haver grandes dúvidas que o nosso prestígio enquanto nação será reforçado e que Portugal passará a dispor de uma nova ferramenta no quadro de uma estratégia endógena baseada no designado *Soft Power*. Assim, é lícito questionar, no âmbito das conclusões se existirá, por parte dos actuais decisores políticos, a plena tomada de consciência que apenas será possível antever

⁴⁶⁸ A este propósito lembramos que os inquiridos consideraram que o alargamento da plataforma continental assumirá uma importância significativa ou muito significativa para as perspectivas de desenvolvimento económico de Portugal.

⁴⁶⁹ Sobre conceito de diplomacia económica ver, por exemplo, Leal (2007).

ganhos importantes no domínio do *Soft Power/Imagem* da Nação Portuguesa, caso sejam assegurados à partida os recursos materiais e humanos considerados suficientes para o cabal cumprimento das funções de soberania. Podemos, portanto, concluir, que estamos perante uma interessante situação de intersecção entre uma estratégia de *Hard Power*, isto é, os recursos materiais e os meios humanos ligados às Forças Armadas, e uma política de *Soft Power*, associada à afirmação externa do nosso Projecto enquanto nação moderna e virada para o futuro.

No que concerne à primeira questão derivada – “Portugal enquanto País de articulação transatlântica” importa mencionar que se detectou um grau de concordância significativo entre os peritos inquiridos. Para a maioria dos especialistas o alargamento da Plataforma será importante para a definição do papel português nas relações com o Norte de África a nível global. Assim, temos aqui uma interessante questão de geopolítica a ter em linha de conta nas futuras abordagens políticas e programáticas aos diversos domínios envolvidos no processo de extensão da plataforma continental portuguesa. Por outro lado, importa mencionar que os peritos auscultados no âmbito do Inquérito Delphi conferem uma importância significativa à questão do papel de Portugal nas relações transatlânticas em geral e com os EUA em particular. Tal como referimos no capítulo V, a existência de uma aliança militar entre os dois lados do Oceano Atlântico (NATO/OTAN) em que Portugal é membro fundador, conferiu *a priori* certa relevância a este tópico. Por outro lado ainda, merece destaque a afirmação de Portugal como um *Gateway* (“porta de entrada”) da Europa no que às grandes rotas marítimas diz respeito (ver, por exemplo, a perspectiva de um dos peritos estrangeiros consultados – o Professor Doutor Thomas Cioppa da *Rutgers University*, que defende, precisamente esta via para a afirmação de Portugal no quadro das relações transatlânticas). Pensamos que parte da resposta a esta questão implica uma atitude positiva de reforma político-administrativa com a criação de um Ministério do Mar e a melhor articulação entre os sectores público e privado, de modo a garantir a estruturação de um “*Cluster Marítimo*” moderno e indutor de sinergias e gerador de um importante contributo para o Produto Nacional.

O conjunto das considerações anteriores, remete já para possíveis respostas à segunda questão derivada, correspondente às condições necessárias para Portugal,

enquanto Estado Soberano e enquanto membro de uma Aliança Militar (NATO) poderá desempenhar eficazmente uma estratégia de *“safe and security”*. Os inquiridos conferiram a esta questão uma importância significativa porque, tal como mencionado no capítulo anterior, o alargamento da área da Plataforma sob jurisdição portuguesa acarretará competências territoriais acrescidas para a Marinha e Força Aérea Portuguesas, sendo que o exercício dessas mesmas competências de vigilância, protecção e socorro deverá ser efectuado em estreita articulação com os meios militares da NATO e respectivas atribuições no quadro mais global da geoestratégia para o Atlântico Norte. No entanto, é crucial lembrar que para os Peritos, as garantias de segurança e protecção do novo Espaço Atlântico sob jurisdição portuguesa devem ser prestadas, em larga escala, pelo nosso País. Deste modo, a futura estratégia de equipamento e modernização das Forças Armadas Portuguesas deverá assegurar o cabal cumprimento das obrigações de segurança e defesa (por outras palavras, ao exercício de Soberania) por parte das Forças Armadas Portuguesas.

No que concerne à terceira questão derivada, que remetia para as bases nacionais de ciência e tecnologia, a leitura dos resultados do Inquérito DELPHI permite apresentar dois tipos de resposta possível: por um lado, os peritos defendem como solução para superar a nossa *“décalage tecnológica”* o estabelecimento de parcerias. Mas, por outro lado, afirmam que as fracas ligações mundo empresarial/mundo universitário representam um entrave ao pleno desenvolvimento das capacidades científico-tecnológicas que permitam o melhor aproveitamento das potencialidades oferecidas pela extensão da Plataforma Continental. Talvez por este motivo, vários dos consultados mostraram-se pessimistas quanto ao período de tempo que Portugal necessitará para reduzir o diferencial de ciência e tecnológica face aos países do centro da Europa e da América do Norte. Assim, julgamos ter demonstrado que a valorização das nossas bases de ciência e tecnologia é um processo que irá ocorrer mas, provavelmente exigirá um ciclo de tempo mais prolongado que uma simples legislatura (quatro anos). Deste modo, falamos de compromissos políticos de maior abrangência temporal e que exigirão dos responsáveis pela condução das políticas marítimas uma atitude de diálogo e cooperação interpartidária.

A última parte do presente capítulo será destinada, precisamente, a apontar alguns desafios para o futuro do nosso desenvolvimento económico, tecnológico e científico.

Por tudo o que já vimos, acreditamos poder afirmar com algum grau de certeza que nos próximos anos iremos assistir mudanças estruturantes⁴⁷⁰ na área dos assuntos do mar e, em consequência disso, no direito do mar.

Novos avanços na tecnologia têm-nos permitido ir mais além no mar e mais profundo nos oceanos. A vida no fundo do mar, que ainda não há muito tempo era dada como somente existente em águas rasas da Plataforma Continental, já foi encontrada em profundidades superiores a 4.000 metros⁴⁷¹. Tais microrganismos recém-descobertos constituem uma fonte de material genético de enorme potencial, designadamente para a indústria farmacêutica. O valor científico e comercial de tais descobertas tem levantado questões sobre o seu estatuto jurídico, o qual deve ser tratado pela comunidade internacional.

Destacaríamos, por exemplo, a absoluta necessidade de melhorar a coordenação entre as organizações internacionais envolvidas, de forma a esclarecer, dentro do quadro legal da Convenção, certos aspectos do regime de investigação científica marinha e do regime de bio-prospecção em recursos genéticos marinhos encontrados além dos limites das jurisdições nacionais. Ou ainda o modo como, nos próximos anos, a indústria de petróleo e gás serão afectadas pela continuação do trabalho da Comissão de Limites da Plataforma Continental, como os Estados procuram estabelecer os limites exteriores da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas.

⁴⁷⁰ Cf. Pitta e Cunha (2011) e Bebbiano, Santos e Gonçalves (2010).

⁴⁷¹ Por exemplo, os microrganismos que vivem ao redor e se alimentam por aberturas de profundidade (também conhecidas por "chaminés" as quais se formam quando duas placas oceânicas se separam e a lava em erupção substitui o leito do mar) e que foram descobertos no final de 1970.

Mineração dos fundos marinhos

As actividades de mineração profunda dos fundos marinhos irão, a breve trecho, passar da mera prospecção actual para uma indústria de exploração comercial. Logo, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos terá que dar cada vez mais atenção às questões ambientais, sem descurar a partilha de benefícios dos recursos existentes. A Comunidade Internacional continuará a ser confrontada com problemas urgentes e complexos, tais como o crime organizado, terrorismo, degradação ambiental e as práticas de pesca insustentáveis, incluindo os recursos haliêuticos cuja sobrepesca os tem gravemente depauperado. As actividades criminosas no alto mar, como os actos de terrorismo, pirataria e assaltos à mão armada, tráfico ilícito de emigrantes e o tráfico ilícito de estupefacientes, armas e outros bens exigirão uma acção a nível global, levantando assim todo um conjunto do que poderíamos designar de Novos Desafios Ecológicos.

A preservação dos oceanos é vital para o mundo económico bem como para o equilíbrio ecológico do planeta. Urge tomar uma acção de forma a proteger o ambiente marinho e os seus recursos de todas e quaisquer fontes de poluição, em especial de actividades terrestres, bastando, para tanto, lembrar o incidente ocorrido na central nuclear de Fukushima. Manter o status quo só servirá para contribuir para uma contínua e inexorável degradação do ambiente marinho, assim como as lacunas nas respostas rápidas às ameaças ambientais, bem como as restrições na partilha na disponibilização de recursos naturais podem, por sua vez, afectar a segurança e conduzir a situações de conflito.

Além disso, a própria sobrevivência de alguns países, como Estados insulares em desenvolvimento ou aqueles que sendo costeiros têm cotas do elemento ribeirinho baixas em relação ao nível médio das águas do mar, estão dependentes de acções com carácter de urgência de forma a evitar o aquecimento global e a elevação do nível médio das águas do mar.

Quanto ao uso sustentável dos recursos marinhos vivos, deve-se ter em mente que a sobrepesca não só ameaça o equilíbrio e a viabilidade do ecossistema marinho,

mas também reduz as oportunidades económicas e prejudica a vida das pessoas nas zonas costeiras, em especial aqueles que vivem em países em vias de desenvolvimento. Os esforços para melhorar a conservação e a gestão das pescas a nível global são constantemente frustradas por um aumento da apanha ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU: *Illegal, Unreported, and Unregulated*) em alto mar e em áreas sob a jurisdição de vários Estados costeiros negligentes. A fim de assegurar que a pesca a nível global - em que cerca de um bilião de pessoas, principalmente nos países em vias de desenvolvimento, dependem para a sua principal fonte de proteína - seja sustentável, impõe-se que a Comunidade Internacional ponha em prática um pacote de medidas urgentes.

A capacidade de pesca deve ser aproximadamente igual à capacidade produtiva da pesca do mundo. Mais, a sobrepesca deveria ser abordada, nomeadamente através da eliminação dos subsídios ao sector da pesca, com a proibição da exportação de capacidade de pesca excessiva, com a criação de alternativas de emprego, e a implementação do Plano Internacional de Acção da FAO para a Gestão da Capacidade de Pesca.

Além disso, as capturas acessórias e as devoluções deveriam ser reduzidas através do desenvolvimento e utilização de artes de pesca mais selectivas, respeitadoras do ambiente e com uma *ratio* de custo, eficiência e técnicas, bem como através duma melhor aplicação dos regulamentos de pesca.

Os Estados também deveriam assegurar uma acção fiscalizadora eficaz sobre todos os navios que arvoram o seu pavilhão a fim de prevenir a pratica da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, bem como, para este fim, tomar as necessárias medidas para implementar a FAO Plano Internacional de Acção de forma a prevenir, impedir e eliminar a pesca IUU.

O papel das organizações sub-regionais e regionais de pesca deve ser reforçado para garantir a conservação e a gestão eficaz dos recursos da pesca em alto mar. Muitos dos problemas enfrentados pela comunidade internacional hoje, e que provavelmente se irão prolongar no futuro, transcendem as fronteiras nacionais e só poderão ser combatidos de forma eficaz por parte dos países que se disponibilizarem a

actuar em concertação, quer a nível nacional, quer a nível regional e quer a nível global.

Quanto à jurisprudência sobre o direito do mar, que certamente continuará a ser desenvolvida e a exercer uma influência sobre a prática dos Estado através do Tribunal Internacional do Direito do Mar, garante uma uniformidade da interpretação e aplicação da Convenção.

Novas descobertas, o avanço das tecnologias, os problemas relacionados à pesca e outras utilizações do mar, e outros desenvolvimentos podem exigir a adopção de novos instrumentos jurídicos. A Convenção continuará a ser um instrumento dinâmico e um ponto de referência para as normas legais que possam ser necessários nos níveis global, regional ou nacional para lidar com as inúmeras questões sobre os oceanos e mares e sua governação. Podemos ter a certeza de que, independentemente de questões emergentes que a comunidade internacional terá de enfrentar no futuro, a Convenção irá fornecer o quadro jurídico necessário para o aperfeiçoamento constante da lei do mar.

Em suma, podemos dizer que existem dois extremos para a forma como o Estado pode actuar economicamente na exploração dos seus recursos. De um lado, tal intervenção passaria pela Exploração directa por parte do Estado, do lado oposto, a alternativa passaria pela cedência total, por parte do Estado, da exploração dos bens comuns por privados.

É, sumariamente, a distinção entre o Estado interveniente e o Estado Regulador.

Em termos factuais, e tendo em conta as políticas públicas relativas à mineração, o processo de cessão de exploração de recursos naturais pertencentes ao Estado têm passado por processos de concessão de exploração, nos termos do Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de Março.

Assim, poderemos afirmar que o Estado tem tido a tendência para se afastar do primeiro extremo, abstendo-se de intervir, sozinho, na exploração destes recursos. Tal tendência pode aliás ver-se reforçada perante a actual situação financeira do Estado

Português, que se vê diminuídos nos seus recursos e, conseqüentemente, se vê obrigado a abster de intervir directamente na exploração dos seus bens, por faltar-lhe capital para iniciar eventuais projectos de modo sustentável. Nesse sentido, convém analisar, sumariamente, o mencionado diploma, de modo a poder perceber o seu alcance.

Para começar, poderemos concluir que este decreto-lei aprovou um regime que pode ser dividido em duas fases.

A primeira consiste na aprovação de licenças de prospecção e pesquisa, onde um particular, que tenha idoneidade e revele capacidade técnica, ganha o direito exclusivo de efectuar actividades de prospecção e pesquisa dentro de uma determinada área, definida no contrato administrativo celebrado entre o Estado e o Particular.

Já num segundo momento, é concedida a licença de exploração, dentro dessa área, ao Particular que tenha a licença de prospecção, dando-lhe o direito exclusivo de exploração dos recursos minerais disponibilizados. Em alguns casos, em áreas onde já se conheça a existência de recursos minerais, a concessão da licença de exploração pode ser dada directamente, saltando-se a fase de prospecção, desde reunidos determinados termos. Este é, em linhas gerais, o regime aplicável à exploração dos recursos minerais em Portugal, quer terrestres quer marítimos.

Em termos jurídicos, e na falta de diplomas específicos que alterem esta estrutura, poderemos integrar a exploração dos recursos presentes na Plataforma Continental neste esquema de concessão, afinal, a grande parte desses recursos poderá ser qualificada como “recursos minerais”.

Não obstante, convém igualmente ter em conta na avaliação destes factores, a Estratégia Nacional para os Recursos Geológicos – Recursos Minerais, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2012, de 11 de Setembro, que suscita a necessidade de actualizar a política estadual para a exploração dos recursos geológicos, nomeadamente quanto à necessidade de redefinir o papel do Estado quer na fase de prospecção, quer na fase de exploração.

Esta estratégia ainda não teve, até à presente data, qualquer concretização do ponto de vista legislativo. Assim, deveremos analisar as potencialidades tendo em conta os instrumentos já existentes.

Em primeiro lugar, temos de reconhecer que esta estrutura é abrangente, admitindo diversas modalidades de parceria ou concessão.

Por isso, convém pensar na forte possibilidade de serem definidas parcerias com diferentes graus de intervenção pública.

Para começar, e seguindo a lógica de Parceria Público-Privada, seria possível ao Estado entrar numa exploração bipartida com uma entidade privada especializada, entrando com algum capital e obtendo, directamente, os lucros decorrentes da própria exploração.

Adicionalmente, o Estado iria, igualmente, beneficiar da carga fiscal inerente à exploração deste tipo de recursos, quer através de impostos sobre o rendimento empresarial, quer por taxas inerentes a recursos minerais, mas igualmente por força dos impostos e contribuições pagas pelos trabalhadores da entidade concessionária.

Além desta estrutura, existe ainda uma segunda alternativa, com alguma relevância do ponto de vista do direito comparado, que, aliado à crise económica e financeira pela qual passa o Estado, permitir-lhe-ia estimular este tipo de actividade, garantindo uma rentabilização dos recursos obtidos com a extensão da plataforma continental, sem ter de avançar directamente com os recursos financeiros e ultrapassando a falta de know-how tecnológico.

Esta figura é denominada na expressão inglesa de *Production Sharing Agreement* (Acordo de Produção Partilhada, numa tradução livre), tendo sido essencialmente usada na captação e exploração de hidrocarbonetos. Em linhas gerais, este tipo de acordo passa por uma concessão de facto, mas numa lógica de parceria.

Do lado do Estado, são concedidos os recursos naturais, bem como todas as licenças. Do lado do Parceiro privado é concedido o know-how, a tecnologia, o investimento financeiro. A partilha de lucros é estabelecida previamente, sendo concedido a cada uma das partes uma quota. Por outro lado, o Estado, igualmente,

recebe uma série de rendimentos adicionais através da tributação da actividade – podendo, no entanto, o contrato de concessão conter igualmente alguns considerandos fiscais.

Esta figura, claramente dá alguns benefícios ao Estado, ao conceder-lhe uma maior participação nos resultados da actividade, mas com um risco e uma participação financeira diminuídos. Por sua vez, conforme se tem notado em alguns dos países que os utilizam, este tipo de acordos permite passar uma visão política e um Estado mais activo e não tão dependente dos privados (tendencialmente estrangeiros) – factor que, apelando a teores patrióticos, também permite uma rentabilização política dos Governos destas parcerias, com forte influência nos níveis de popularidade das instituições públicas.

Esta estrutura poderá, diríamos, ser utilizada na exploração dos Recursos da Plataforma Continental pelas seguintes razões:

- Permite prosseguir com a redefinição do papel do Estado, em seguimento da Estratégia Nacional para os Recursos Geológicos – Recursos Minerais, ao dar maior flexibilidade à sua intervenção neste tipo de empreendimentos;
- Permite obter o know-how de entidades especializadas, sem necessitar, numa primeira fase, de aguardar pelo período de formação (muitas vezes de vários anos) dos trabalhadores;
- Assunção, conforme os termos acordados, dos riscos financeiros e económicos pela entidade concessionária;
- Investimento directo por parte da entidade concessionária, o que permite ultrapassar questões de limitações financeiras e orçamentais com que o Estado Português se depara;
- Maior flexibilidade para os Privados, que poderão ter uma maior liberdade de actuação, perante um Estado menos interventivo;
- Manutenção das licenças na esfera jurídica do Estado, que apenas as concede temporariamente aos Parceiros/Concessionários.

Ao encerrarmos a presente dissertação temos consciência de não havermos esgotado todas as possibilidades oferecidas pela problemática central do nosso trabalho. No futuro pesquisas relacionadas quer com o impacto da extensão da Plataforma Continental sobre a estruturação do nosso *Cluster Marítimo*, quer com os resultados económicos do chamado “Panamax”, podem assumir-se como promissoras áreas de enfoque analítico. No quadro da nossa tese de doutoramento, embora julgemos ter aberto algumas pistas para investigações futuras, assumimos com humildade o não fechamento de novos rumos para trabalhos relacionados com o Mar e respectiva influência sobre o nosso devir comum enquanto nação soberana.

BIBLIOGRAFIA

- Abreu, Guilherme Mattos de (2010) “A Amazônia Azul: o mar que nos pertence”, *Diário do Pré-sal*, 01-02-2010. <http://diariodopresal.wordpress.com/2010/02/01/a-amazonia-azul-o-mar-que-nos-pertence/> (acedido a 19 de Setembro de 2014)
- Agyebeng, Kissy (2005) “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in The Territorial Sea”. Disponível em: http://scholarship.law.cornell.edu/lps_papers/9/ (acedido em 18 de Setembro de 2014)
- Araújo, Cidália *et al.* (2008) *Estudo de Caso*, Braga, Universidade do Minho, Instituto de Educação e Psicologia.
- Bakker, Mucio Piragibe de (1985) “O Direito do Mar e os interesses do Brasil”, *Revista Brasileira de Política Internacional*, pp. 6 e ss.
- Banco Mundial e IPEA (2011) *Ponte sobre o Atlântico – Brasil e África Subsariana: Parceria Sul-Sul para o Crescimento*, Brasília, IPEA e Banco Mundial.
- Barata Salgueiro, Teresa (1999) *A Cidade em Portugal: uma geografia urbana*, Porto, Edições Afrontamento.
- Beaujeu-Garnier, Jacqueline (1997) *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Bebiano, Maria João (2010) “Poluição no meio marinho”, in MATIAS VIEIRA, Nuno *et al.*, *Políticas Públicas do Mar. Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Lisboa, Esfera do Caos.
- Benko, Georges (1996) *Economia, Espaço e Globalização*, São Paulo, Donesi Editora/HUCITEC.
- Blij, Harm de (2012) *Why Geography Matters*, Oxford, Oxford University Press.

- Bobbio, Norberto, Matteucci, Nicola e Pasquino, Gianfranco (2004) *Dicionário de Política*, Brasília, Universidade de Brasília,
- Bonavides, Paulo (2000) *Ciência Política*, São Paulo, Malheiro Editores.
- Bonfim, Uraci Castro (2005) *Geopolítica - Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Estado*, Rio de Janeiro, Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.
- Boxer, Charles Ralph (1969) *O Império Marítimo Português, 1415-1825*, São Paulo, Companhia Das Letras.
- Busquets, Juan (1997) “Los Waterfronts de nuevo una prioridad urbanística”, *Mediterráneo*, n.º 10/11, pp. 35-46.
- Cameron, Rondo (2011) *História Económica do Mundo*, Edições Europa-América, Lisboa.
- Cançado Trindade, Antônio Augusto (2003) *A Nova Dimensão do Direito Internacional Público*, Brasília, Instituto Rio Branco.
- Carneiro, Nelson (1969) “O Brasil e as Convenções de Genebra”, *Revista Brasileira de Política Internacional* XLVII-XLVIII, Ano XII , pp. 107 e ss.
- Castro, Raymundo Nonnato Loyola de (1969) “Aspectos Fundamentais da Doutrina Brasileira sobre Plataforma Continental.” *Revista Brasileira de Política Internacional* XLVII-XLVIII, Ano XII, pp. 21 e ss.
- Chenery, Hollis (1979) *Structural Change and Development Policy*, Oxford University Press.
- Chilão, José Góis (2011) “A Construção da Maritimidade Portuguesa no limiar do Século XXI”, I Congresso Internacional do Observare, Lisboa.
- Choi, Woosug (s/d) “Oil an Gas Law - Types of Agreement in International Oil and Gas Operations.” <http://ils.khu.ac.kr/lawbook-gbr/2-1/2-1-5.pdf> (acedido em 23 de Outubro de 2014).

- Cioppa, Thomas (1993) "Antarctica and the World Park Approach: A Prescription for Change," *Journal of Environment and Development*, Vol. 2, No. 2 (Summer), pp. 155-67.
- Cioppa, Thomas (1995) "The Exploitation of Antarctica's Natural Resources and the Evolution of the Antarctic Treaty System: An Overview," *Boundary and Security Bulletin*, Vol. 3, No. 3 (Autumn), pp. 59-66.
- Cioppa, Thomas (2002) "The Effectiveness of International Accords: Polar Regions," *Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS)*.
- Cioppa, Thomas e Bruyninckx, Hans (2000) "The Effectiveness of International Agreements: Where's the Environment?" *Columbia International Affairs Online*, March 2000.
- Cliff, Nigel (2011) *Guerra Santa – As Viagens Épicas de Vasco da Gama e o Ponto de Viragem em Séculos de Confrontos entre Civilizações*, Alfragide, Texto História.
- Coelho Cândido, António Manuel de (2011), "Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional: um modelo para potenciar o exercício do Estado no Mar", *Cadernos Navais*, XXXIX, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- Coelho, António Borges (2009) "Os argonautas portugueses e o seu vela de ouro (séculos XV-XVI)", in Tengarrinha, José, *História de Portugal*, São Paulo/Bauru, UNESP.
- Cohen, Stephen (1992) *Geo-economics: lessons from America's mistakes*. Working Paper 40, New York, Alfred P. Sloan Foundation.
- Comissão para os Limites da Plataforma Continental (2007) *CLCS/54 - Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) - Selected Documents of The Commission*, de 27 de Abril de 2007. <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N07/322/77/PDF/N0732277.pdf?OpenElement> (acedido em 19 de Setembro de 2014).

Commission of the European Communities (CEC) (1994) *Europe 2000+.Cooperation for European territorial development*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities.

Conselho Económico e Social (2008) *O Mar e as Políticas Marítimas*, Lisboa, Conselho Económico e Social, pp. 13 e ss., disponível em:
<http://www.ces.pt/download/594/MarPolitMarit.pdf> (acedido em 18 de Setembro de 2014).

Costa, Manuel Fernandes da (1979) *As navegações atlânticas no Século XV*, Lisboa, Instituto de Cultura Portuguesa.

Couto, Abel Cabral (2012) “A importância estratégica do Atlântico Sul”, *Nação e Defesa*, n.º 132 – 5.ª Série, pp. 238-246.

Culhane, Dennis *et al.* (2013) “The age structure of contemporary homelessness: Evidence and implications for public policy”. *Analyses of Social Issues and Public Policy*, 13 (1), pp. 1-17.

Defarges, Philippe (2003) *Introdução à Geopolítica*, Lisboa, Gradiva.

Delgado, Paulo (2004) “Conceitos de Segurança e Defesa: Implicações para a Acção Externa e Interna do Governo,” *in* Pinto, J.R. de Almeida *et al.*, *Reflexões sobre Defesa e Segurança: uma estratégia para o Brasil, Pensamento brasileiro sobre Defesa e Segurança*, Brasília, Ministério da Defesa - Secretaria de Estudos e Cooperação.

Dias Pinheiro, J. (2013) “A Aviação na Marinha”, *Revista da Armada*, n.º 476 – Julho, p. 6.

Díaz-Alejandro, Carlos (1985) “Good-Bye Financial Repression, Hello Financial Crash”, *Journal of Development Economics*, 19, pp. 1-24.

Didone, André Rubens (2006) “Direito Público: a formação histórica do território brasileiro.” *Revista IMES – Direito XXII*, Ano VII, pp. 187 e ss.

- Dodds, Klaus (2014) *Geopolitics: A Very Short Introduction*, Oxford, Oxford University Press.
- Dongmei, Han et al. (2014) “Conflict and Cooperation: the integration and balance of geo-politics and geo-economics” , *Review of the Air Force Academy*, nº 1 (25) 2014.
- Duarte, Fernando Chagas (2010) *Estudo Territorial do Bacalhau Português – Gafanha da Nazaré, Ílhavo como um Distrito Marshalliano?*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- Eiras, Ruben et al. (2011) *Segurança Nacional e Estratégias Energéticas de Espanha e Portugal*, Lisboa, IDN - CESEDEN.
- Ernest & Young Terco (2013) *Brasil Sustentável - Perspectivas dos mercados de petróleo, etanol e gás*, São Paulo, Ernest & Young Terco.
- Esteves, Rui Miguel Santos (2011) *Os Submarinos e a Plataforma Continental*, Lisboa, Escola Naval - Departamento de Marinha.
- Fernandes Alves, Jorge e Brogueira Dias, Emílio (2003) “O Fio de Água – o Porto e as obras portuárias (Douro-Leixões)”, in Figueira de Sousa, João (org. e edit.) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa, Instituto de Dinâmica do Espaço, pp. 391-412.
- Ferrão, Marisa Caetano (2009) *A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas Marítimas*, Lisboa, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa.
- Ferreira, Ana (2012) *A sustentabilidade territorial de um cluster do mar em Portugal*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Ferreira, Tatiane (s.d.), *A geoeconomia como determinante nas relações internacionais da nova ordem mundial*, Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/7109/a-geoeconomia-como-determinante-nas-relacoesinternacionais-da-nova-ordem-mundial> Acesso em: 22 Junho. 2015.

Figueira de Sousa, João (1994) “A política portuária e a reestruturação das actividades logísticas na A.M.L. – O exemplo do terminal Roll-on/Roll-off do porto de Setúbal e dos parques de 2ª linha”, *Inforgeo*, nº 7/8, pp. 63-79.

Figueira de Sousa, João (2004) *O Porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional: as infra-estruturas, os tráfegos e as funções Portuárias*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Figueiredo, Filipa Isabel de Saldanha de Vasconcelos e Sousa (2012) *Repensar o conceito de potência - Contributo do Brasil para uma definição* Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Fonseca, Mílvia e Tojeira, Paula (2003) “Porto de Sines: do complexo industrial ao terminal XXI”, in Figueira de Sousa, João (org. e edit.) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa, Instituto de Dinâmica do Espaço, pp. 193-215.

Galito, Maria Sousa (2014 a) *Geopolítica Portuguesa do Século XXI: Perspectiva e Prospectiva*, Projecto de Investigação em Relações Internacionais.

Galito, Maria Sousa (2014 b) “Geopolítica Portuguesa”, *Revista Cidadania e Defesa*, Boletim Informativo da ACCDN, pp. 4-7.

Galvão Telles, Miguel (2004) “Espaços Marítimos - Delimitação e Colisão de Direitos”, In Miranda, Jorge *et al.*, *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Armando M. Marques Guedes*, Coimbra, Coimbra Editora, pp. 617 e ss.

García, María (2013) “From Idealism to Realism: EU Preferential Trade Agreement”, *Journal of Contemporary European Research*, Volume 9, Issue 4, pp. 521-541.

- Gardner, James V. *et al.* (2008) *From the Arctic to the Tropics: The U.S. UNCLOS Bathymetric Mapping Program*, Victoria, British Columbia, Canada, Canadian Hydrographic Conference.
- Gardner, James V., Mayer, Larry A. e Armstrong, Andrew A. (2008) "From the Arctic to the Tropics: The U.S. UNCLOS Bathymetric Mapping Program, *Canadian Hydrographic Conference* (CHC), Victoria, British Columbia, Canada, May 5 - May 8. Conference Proceeding, disponível a 15 de Janeiro de 2014 no site: http://ccom.unh.edu/sites/default/files/publications/Gardner_08_CHC_From_the_Arctice_to_the_Tropics.pdf
- Gaspar, Carlos (2011) "Artigo de opinião", *Público*, 22 de Junho de 2011.
- Gaspar, Jorge *et al.* (2003) "O Impacte Sócio-Económico do Porto de Lisboa", in Figueira de Sousa, João (org. e edit.) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa, Instituto de Dinâmica do Espaço, pp. 141-156,
- Giddens, Anthony (2000) *O Mundo na Era da Globalização*, Lisboa, Editorial Presença.
- Governo de Portugal (2012) *Estratégia Nacional Para o Mar 2013-2020*, Lisboa, Governo de Portugal.
- Grove, Eric (2007) "O Vasto Papel das Marinhas: uma perspectiva doutrinária ", *Cadernos Navais* n.º 22, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.
- Hoyle, Brian (1996) (ed.) *Cityports, Coastal Zones and Regional Change International Perspectives on Planning and Management*, Chichester, John Wiley & Sons.
- Kaplan, Robert D. (2012) "America's Pacific Logic", *Stratfor*, April 4.
- Kogan, Lawrence A. (2009) "What Goes Around Comes Around: How UNCLOS Ratification Will Herald Europe's Precautionary Principle as U.S. Law", *Santa Clara Journal of International Law*, Vol. 7, May 2009.
http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1356837 (acedido em 22 de Setembro de 2014).

- Leal, Ana Catarina (2007) “A Diplomacia Económica em Portugal no Século XXI – que Papel no Investimento Directo Português no Exterior?” in *Negócios Estrangeiros* . 11.1 Julho de 2007 pp. 207-310
- Legendre, Thierry (2007) “The North Atlantic Treaty Organization’s Future Role in Energy Security”, *The Whitehead Journal of Diplomacy and International Relations*, Summer/Fall, pp. 1-7.
- Legendre, Thierry, (2007) “The North Atlantic Treaty Organization's Future Role in Energy Security”, *The Whitehead Journal of Diplomacy and International Relations*, pp. 29-35.
- Leister, Margareth (2005) “Princípio da não-intervenção e soberania nacional”. *Âmbito Jurídico*. 31 de Agosto de 2005. http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=330 (acedido em 23 de 09 de 2014).
- Lima, Reinaldo Nonato de Oliveira (2012) “Estratégia: acção ou retórica?”, *Eceme Ensino*, de 24 de Abril de 2012. <http://www.eceme.ensino.eb.br> (acedido em 23 de 09 de 2014).
- Lopes, Êrnani (2009) *O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*, Lisboa, SAER/ACL.
- Lopo Cajarabille, Victor e Silva Ribeiro, António (2010) “A relevância da segurança no mar”, In Vieira Matias, N. et al. (coord.) *Políticas Públicas do Mar*, Lisboa, Esfera do Caos Editores, pp. 181-201.
- Lorot, Pascal, (2009) *Introduction à la Géoeconomie*, Paris, Economica.
- Lorot, Pascal (1999) “La Géoeconomie: nouvelle grammaire des rivalités internationales, in Lorot, Pascal (dir.) (1999), *Introduction à la Géoeconomie*, Paris, Economica (p. 110-122).
- Loureiro dos Santos (2013) *O coração da Eurásia contra o resto do mundo*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa.

- Lourenço, Cristina (1999) *Guia de Acesso à Actividade Mineira*, Lisboa, INEG - Laboratório Nacional de Energia e Geologia.
http://www.lneg.pt/CienciaParaTodos/edicoes_online/diversos/guia_acesso
 (acedido em 23 de Outubro de 2014).
- Lucchini, Laurent e Voelckel, Michel (1990) *Droit de la Mer. Vols. Tome 1 - La Mer et Son Droit - Les Espaces Maritimes*, Paris, Éditions A. Pedone.
- Lúcio, José (2001) “A ligação Empresa – Universidade: O caso do Protocolo de Cooperação UNL/IDE – GITAP”, *Geolnova*, n.º 3, pp. 191-200.
- Luttwak, Edward (1999) *Turbo-Capitalism: Winners and Losers in the Global Economy*, New York, HarperCollins.
- Magalhães, Diego (2012) “Conflito entre Teorias de Relações Internacionais sobre a Paz”, *Relações Internacionais*, 36, Dezembro, pp. 119-133.
- Manuelito, Ana Cláudia (2012) “A Estratégia Nacional para o Mar e os Meios Navais Portugueses”, *Maria Scientia*, n.º 2, Março 2012, pp. 48-72.
- Marinha Portuguesa. *Marinha de Duplo Uso*.
http://www.marinhasplp.org/PT/asmarinhas/doutrinas/Documents/Marinha_Duplo_Uso%20-%20Formato%20A4.pdf (acedido em 12 de Julho de 2015).
- Marinho, Nuno J. Costa Ferreira (2010) *A unidade de Controlo Costeiro e as Forças Armadas: que paradigma?*, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Academia Militar.
- Marques dos Santos, Victor (2009) *Teoria das Relações Internacionais: cooperação e conflito na Sociedade Internacional*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Marques dos Santos, Victor e Militão Ferreira, Maria João (2012) *Teorias das Relações Internacionais*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Marques Guedes, Armando M. (1998) *Direito do Mar*, Coimbra, Coimbra Editora.

- Mason, Thomas (2009) *Renewable Energies – options for the future*, Palestra, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- Mayer, Larry, Jakobsson, Martin e Armstrong, Andrew (2002) The Compilation and Analysis of Data Relevant to a U.S. Claim Under United Nations Law of the Sea Article 76: A Preliminary Report, Durham, N.H., Center for Coastal and Ocean Mapping/Joint Hydrographic Center University of New Hampshire. Disponível em: http://ccom.unh.edu/sites/default/files/publications/Mayer_02_Compilation_analysis_data_relevant_to_UNCLOS_76.pdf (acedido em 7 de Janeiro de 2015)
- Mendes, Andrea Ribeiro (2006) *A Constituição de Fronteiras Marítimas Brasileiras: do «Mar Territorial» à «Amazônia Azul»*. Disponível em: http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/cp079126.pdf (acedido em 18 de Setembro de 2014).
- Mendonça, Manuela (2004) “De Alcáçovas a Tordesilhas: A Terra de Vera Cruz”, *História Revista*, v. 9, n. 1 (2004), pp. 21-34. Disponível em: <http://www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/view/10459> (acedido em 18 de Setembro de 2014).
- Meneses, Avelino de Freitas de (2008) “Portugal é o Mar”, *Arquipélago. História*, 2ª Série, Vol. XI-XIII, 2007 e 2008: pp. 193 e ss.
- Meneses, Avelino de Freitas de (2009) “Os Açores e os Impérios: Séculos XV a XX”, *Arquipélago. História*, 2ª Série, Vol. 13, 2009, pp. 205 e ss.
- Meyer, Han, (1999) *City and Port - Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York, Rotterdam*, Rotterdam, International Books.
- Miranda, Jorge (2003) *Manual de Direito Constitucional, Tomo I - Preliminares: o Estado e os Sistemas Constitucionais*, Coimbra, Coimbra Editora.
- Moreira da Silva, Carlos (s/d), Diplomacia Económica: contributo para uma revisão da actual estrutura, disponível em: <http://www.iict.pt/GTleD/arquivo/GT/GT-sbm006.pdf>

- Moreira Silva (2014) “A génese da Marinha Portuguesa (1147-1225). Parte 1 - A Fundação (1147-1190): uma Marinha incipiente?”, *Revista da Armada* CDLXXXI (Jan.), pp. 17-20.
- Moreira, Adriano (2012). “A Maritimidade”, *Diário de Notícias*, 26 de Junho de 2012.
- Morgenthau, Hans *et al.* (1993) *Politics among Nations*, New York, McGraw-Hill.
- Nabudere, Dani (2004) *The Role of The United States in the Global System after September 11th*, disponível em:
<http://conconflicts.ssrc.org/USA/nabudere/> (acedido em 26 de Setembro de 2014).
- Narciso, Inês (2010) “A Geopolítica do mar português”, *I Congresso Nacional de Segurança e Defesa*, Lisboa, disponível em
http://icnsd.afceaportugal.pt/conteudo/congresso/ICNSD_1A_texto_pdf_ines_narciso.pdf (acedido em 6 de abril de 2014).
- Neves Correia, António e Sardinha Monteiro, Nuno (2012) “Regime Jurídico dos Espaços Marítimos”, *in* Lopo Cajarabille, Victor *et al.*, *A Segurança no Mar - Uma Visão Holística*, Aveiro, Mare Liberum, pp. 43 e ss.
- Neves, Miguel Santos (2003) “A China e a Índia no Atlântico Sul”, *Revista de Relações Internacionais* nº XXXVIII (Jun.), pp.71-94.
- Oliveira Marques, A. H. de (1977) *História de Portugal. Vol. 1*, Lisboa, Palas Editora.
- Oxman, Bernard H. (2006) “The Territorial Temptation: a siren song at the sea”, *American Journal of International Law - Centennial Essays*, pp. 832 e ss., disponível em:
<http://www.jstor.org/discover/10.2307/4126319?uid=3738880&uid=4&sid=21104704354293> (acedido em 18 de Setembro de 2014)
- Pereira Marques, Bruno (2008) *Iniciativas Locais de Desenvolvimento: o caso dos Municípios de São Paulo e do ABCD*, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

- Pezarat Correia, Pedro (2010) *Manual de Geopolítica e Geoestratégia*, Vols. I e II, Coimbra, Edições Almedina.
- Pires Neves, João e Rebelo Duarte, António (2013) “A Maritimidade Portuguesa: do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento”, *Cadernos Navais* n.º 44, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.
- Pitta e Cunha, Tiago (2004) *A Importância Estratégica do Mar para Portugal*, Nação e Defesa, nº 108 - Verão 2004 - 2ª Série, pp. 41-52.
- Pitta e Cunha, Tiago (2011) *Portugal e o Mar - À Redescoberta da Geografia*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Poeira, Maria de Loures e Soares, Nuno (1997) “As formas de povoamento”, in Soeiro de Brito, Raquel (org.) *Portugal – Perfil Geográfico*, Lisboa, Editorial Estampa, pp. 115-143.
- Poirier, Michel Tomas (1999) *Results of the German and American Submarine Campaigns of World War II*, disponível em:
<http://www.navy.mil/navydata/cno/n87/history/wwii-campaigns.html>
 (acedido em 7 de Janeiro de 2015)
- Pozen, Robert C. (2005) “Mind the Gap: can the new Europe overtake the US economy?”, *Foreign Affairs*, Vol. 84, No. 2 (Mar- Apr., 2005), pp. 8-12.
- Presidência da República Federativa do Brasil (2012) *Livro Branco de Defesa Nacional*, Brasília, Presidência da República Federativa do Brasil.
- PriceWaterhouseCoopers (2013) *World in 2050 - Brics and Beyond: Projects, Challenges and Opportunities*, London, PriceWaterhouseCoopers.
- Raminhas Da Silva, Vasco (2003) “Porto de Setúbal: o impacte regional das actividades marítimo-portuárias”, in Figueira De Sousa, J. (org. e edit.) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa, Instituto de Dinâmica do Espaço, pp. 157-181.

- Ranis, Gustav e Fei, John C.H. (1961) "A theory of Economic Development", *American Economic Review*, Vol. 51, No. 4 (Sep., 1961), pp. 533-565.
- Rebelo Duarte, António (2008) "A Europa da Segurança e Defesa", *Cadernos Navais* XXV, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- Reis Rodrigues, Alexandre Daniel (2012) "O Combate à Pirataria Marítima", *Cadernos Navais* n.º 41, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.
- Ribeiro, Orlando (1986) *Iniciação em Geografia Humana*, Lisboa, Edições João Sá da Costa.
- Ribeiro, Orlando (1987) *Mediterrâneo: Ambiente e Tradição*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Ribeiro, Orlando (1991) *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Edições João Sá da Costa.
- Robertson Jr., Horace B., (1984) "Navigation in the Economic Exclusive Zone", *Virginia Journal of International Law*, , pp. 867 e ss., disponível em:
http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1418&context=faculty_scholarship (acedido em 18 de Setembro de 2014).
- SAER (2009) *O Hypercluster da Economia do Mar*, Lisboa, Associação Comercial de Lisboa.
- Salvador, Regina (2014) "Maritime Clusters Evolution. The (not so) Strange Case of the Portuguese Maritime Cluster", *Journal of Maritime Research*, Vol XI. No. I pp 53-59.
- Salvador, Regina e Guedes Soares, Carlos (2008) "O modelo de Leontief como Instrumento de Análise do Cluster do Mar", in Guedes Soares, C. e Costa Monteiro, C. (eds.) *O Sector Marítimo Português*, Lisboa, Edições Salamandra, pp. 59-68.

- Salvador, Regina *et al.* (2012) *O cluster Marítimo Português: Estrutura, Planeamento e Inovação*, Lisboa, e-GEO: Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional.
- Santos Rocha, Humberto (2009) “Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal”, *Cadernos Navais XXXI*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- Santos, Ricardo Serrão e Gonçalves, Emanuel, (2010) “Áreas Marinhas Protegidas”, in MATIAS VIEIRA, Nuno *et al.*, *Políticas Públicas do Mar. Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*, Lisboa, Esfera do Caos.
- Sclar, Elliott (2000) *You Don't Always Get What You Pay For: The Economics of Privatization*, NY, Ithaca, Cornell University Press and The Century Foundation.
- Serafim, Carlos Frederico Simões (2007) “REVIZEE - Missão Cumprida”, *Revista Brasileira de Engenharia de Pesca* (Janeiro de 2007), pp. 30 e ss.
- Silva Ribeiro, António *et al.* (2010) “Estratégia Naval Portuguesa - O Processo, o Contexto e o Conteúdo”, *Cadernos Navais XXXIV*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- Silva, Geraldo Eulálio Nascimento do e Accioly, Hildebrando (2000) *Manual de Direito Internacional Público*, São Paulo, Editora Saraiva.
- Silva, Jaime Carlos (2012) “A Plataforma Continental Portuguesa: análise do processo de transformação do potencial estratégico em potencial nacional”, *Cadernos Navais* n.º 43, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.
- Silveira, Rui Monarca da (2004) “Segurança e Defesa - A Visão do Exército Brasileiro. Vol. 1”, in Pinto, J.R. de Almeida *et al.*, *Reflexões sobre Defesa e Segurança: uma estratégia para o Brasil, Pensamento brasileiro sobre Defesa e Segurança*, Brasília, Ministério da Defesa - Secretaria de Estudos e Cooperação.

- Simões, Abel da Silva (2013) *O e-Planning como Instrumento na Construção do Cluster do Mar em Portugal – Quantificação, Participação e Envolvimento dos Sectores Socioeconómicos Nacionais*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- Simões, Abel e Salvador, Regina (2013) “The Portuguese Maritime Mega-Cluster: Assessment and Innovation”, *Global Advanced Research Journal of Geography and Regional Planning* Vol. 2(7), October, pp. 148-159.
- Sobrinho, Raphael Valentino (1963) “A Plataforma Continental”, *Revista Brasileira de Política Internacional*, XXIII, Ano VI, pp. 381 e ss.
- Sousa Santos, Boaventura (2001) *Globalização: fatalidade ou utopia?*, Lisboa, Edições Afrontamento.
- Souza, J.M. de (1999) “Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva ou Plataforma Continental?”, *Revista Brasileira de Geofísica*, Vol. 17., Disponível em: <http://www.sbgf.org.br/publicacoes/revistas/volume17.html> (acedido em 18 de Setembro de 2014).
- Truman, Harry S. (1945) *Proclamation 2667 - Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf*, 28 de Setembro de 1945, disponível em: <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/index.php?=12332#axzz1nhT25Bpg> (acedido em 18 de Setembro de 2014).
- Tucker, C. Spencer e Roberts, Priscilla (2005) *World War I - A Political, Social and Military History*, CA, Santa Barbara, ABC-CLIO.
- Velho Gouveia, J.A. (2007) “O Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo”, in Guedes Soares, C. et al. (eds.) *Riscos Públicos e Industriais*, Lisboa, Edições Salamandra, pp. 535-554.
- Veloso, Francisco (2014) “Portugal 2020: A agência Nacional de Inovação e a ligação universidade-empresa”, *Negócios Online*, 7 de Abril de 2014.

Viana, Danielle de Limita *et al.* (2009) *O Arquipélago de São Pedro e de São Paulo: 10 anos de Estação Científica*, Brasília, SECIRM.

Vidal de la Blache, Paul (1954) *Princípios de Geografia Humana*, Lisboa, Edições Cosmos.

Vizentini, Paulo Fagundes (2004) “Brasil: Problemas de Defesa e Segurança no Século XXI.” in Pinto, J.R. de Almeida *et al.*, *Reflexões sobre Defesa e Segurança: uma estratégia para o Brasil, Pensamento brasileiro sobre Defesa e Segurança*, Brasília, Ministério da Defesa - Secretaria de Estudos e Cooperação.

Wilson, Peter (2012) *Idealism in International Relations*, London, London School of Economics.

Yázigi, Eduardo A. (2000) *Turismo: uma esperança condicional*, São Paulo, Editora Global.

Yázigi, Eduardo A. (2008) “Saudades do Futuro: encantamento e desencantamento do Brasil”, *Revista Ciências na Serra*, v. 1, pp. 9-28.

DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

AgustaWestland, *NH90*. <http://www.agustawestland.com/product/nh90-0> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Boeing (Harpoon RGM 84D)*.
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=1> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Área Militar. *EADS-Eurocopter AS-532 «Cougar» / AS-332 «Super Puma»*.
<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/AER.aspx?NN=160> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Fragata Classe Bartolomeu Dias (tipo Classe-M)*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=49> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Fragata Classe Comandante João Belo*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=2> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Fragata Classe Comandante João Belo*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/nav.aspx?nn=2> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Fragata Classe Pereira da Silva*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/nav.aspx?nn=8> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Fragata Classe Vasco da Gama*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/NAV.aspx?NN=1> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Mk13 (FMC-United Defense / BAE Systems)*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/LAN.aspx?nn=6>; http://en.wikipedia.org/wiki/Mk_13_missile_launcher (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Raytheon Systems (RIM-7M Seasparrow)*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=23> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Área Militar. *SM-1MR «Standard» RIM-66E*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/MIS.aspx?nm=113> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Torre 20mm Phalanx Mk15 Block 1*.

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?nn=2> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Torre 30mm SGE-30 «Goalkeeper».*

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?NN=49> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Torre 76mm Super Rapid / Compact.*

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?NN=48> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Área Militar. *Torre Creusot-Loire Mod 1968 CADAM.*

<http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/CAN.aspx?nn=4> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Armada Espanhola. *Fragatas Clase 'Santa Maria' (F-80).* http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buques_superficie/prefLang_e_s/04_Fragatas-F100-F80--02_fragata-clase-santa-maria-f-80 (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Arsenal do Alfeite, *Arsenal do Alfeite - Estaleiro de Construção, Reparação e Manutenção Naval, Engenharia e Manutenção Industrial.*

<http://www.arsenal-alfeite.pt/> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Barco à Vista. *Fragatas da «Classe João Belo».* Disponível em:

<http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/fragatas-classe-joao-belo-tipo-de-navio.html> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Barco à Vista. *Fragatas da Classe Bartolomeu Dias.* Disponível em:

<http://barcoavista.blogspot.pt/2011/01/fragatas-da-classe-bartolomeu-dias.html> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Barco à Vista. *Fragatas da Classe João Belo.* Disponível em:

<http://barcoavista.blogspot.pt/2009/06/fragatas-classe-joao-belo-tipo-de-navio.html> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Boeing, *Harpoon.* [http://www.boeing.com/boeing/defense-](http://www.boeing.com/boeing/defense-space/missiles/harpoon/harpoonspec.page)

[space/missiles/harpoon/harpoonspec.page](http://www.boeing.com/boeing/defense-space/missiles/harpoon/harpoonspec.page) (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Center for Coastal and Ocean Mapping. *Law of the Sea*. Disponível em: <http://ccom.unh.edu/theme/law-sea> (acedido em 20 de Agosto de 2014).

Center for Coastal and Ocean Mapping/Joint Hydrographic Center – University of New Hampshire. *The Compilation and Analysis of Data Relevant to a U.S. Claim Under United Nations Law of the Sea Article 76: A Preliminary Report*”. Maio de 2002.
http://ccom.unh.edu/sites/default/files/publications/Mayer_02_Compilation_analysis_data_relevant_to_UNCLOS_76.pdf (acedido em 26 de Setembro de 2014).

Ec.Europa. *Fisheries*. <http://ec.europa.eu/fisheries/> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Emfa.pt. *Sistema de Busca e Salvamento. FAP*.
http://www.emfa.pt/www/conteudos/galeria/noticias/destaques/triptico-sistema-de-busca-e-salvamento-sar_1122.pdf (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Encyclopedia Britannica Online, *Maritime Law*. Disponível em:
<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/365510/maritime-law> (Acedido em 18 de Setembro de 2014).

Encyclopedia Britannica Online, *Rhodian Sea Law*.
<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/501661/Rhodian-Sea-Law>
(acedido em 18 de Setembro de 2014).

ENVC. *ENVC - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.* <http://www.envc.pt/> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental. *EMEPC - Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental*. <http://www.emepc.pt>
(acedido em 22 de Setembro de 2014).

FAS - Military, Analysis, Network. *MK-46 Torpedo*. <http://fas.org/man/dod-101/sys/ship/weaps/mk-46.htm> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

FAS - Military, Analysis, Network. *RIM-7 Sea Sparrow Missile*. <http://fas.org/man/dod-101/sys/missile/rim-7.htm> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Flipseek. *U.S. Extended Continent Shelf Project*.
<http://www.flipseekllc.com/mmsextendsshelf.html> (acedido em 26 de Setembro de 2014).

Fórum Armada, *As Fragatas Classe Vasco da Gama*. Disponível em:
<http://forumarmada.no.sapo.pt/docs/FA-Vgama.html> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

GlobalSecurity.org. *Aegis Combat System (ACS)*.
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/systems/aegis.htm>
(acedido em 24 de Setembro de 2014).

International Court of Justice. *Judgment of 20th February 1969*. <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=cc&case=52&code=cs2&p3=4>
(acedido em 18 de Agosto de 2014).

International Monetary Fund. *Dados do Fundo Monetário Internacional - Brasil*.
<http://elibrary-data.imf.org/FindDataReports.aspx?d=33060&e=141540>
(acedido em 19 de Setembro de 2014).

Marinha Portuguesa. *Funções e Tarefas da Marinha - Enquadramento Legal*.
http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Funcoes_tarefas_marinha.pdf (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Marinha Portuguesa. *Meios e Operações - Navios – Fragatas*.
<http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/armada/navios/fragatas/Paginas/Fragatas.aspx> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Marinha Portuguesa. *Portal da Marinha - NRP Bartolomeu Dias*.
<http://www.marinha.pt/pt-pt/meios->

operacoes/armada/navios/fragatas/Paginas/NRP-Bartolomeu_Dias.aspx
(acedido em 23 de Setembro de 2014).

Militar08. *Operação «Crocodilo» / Guiné-Bissau.*

http://militar08.no.sapo.pt/operacao_crocodilo.htm (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Nações Unidas. *Divisão Para os Assuntos dos Oceanos e Para o Direito do Mar das Nações. The United Nations Convention on the Law of The Sea (A historical perspective).*

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Key%20%20provisions (acedido em 18 de Setembro de 2014).

NATO – *Homepage*. Disponível em: <http://www.nato.int/> (acedido em 7 de Janeiro de 2015)

Raytheon, *Evolved Seasparrow*.

<http://www.raytheon.com/capabilities/products/essm/> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Raytheon, *Phalanx Close-In Weapon System (CIWS)*.

<http://www.raytheon.com/capabilities/products/phalanx/> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

República Federativa do Brasil. *Livro Branco de Defesa Nacional*. 2012.

http://www.camara.gov.br/internet/agencia/pdf/LIVRO_BRANCO.pdf
(acedido em 19 de Setembro de 2014).

Seaforces.org. *RIM-162 Evolved Sea Sparrow Missile*.

<http://www.seaforces.org/wpnsys/SURFACE/RIM-162-Evolved-Sea-Sparrow-Missile.htm> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Seaforces.org. *Surface Combatant Weapon System Mk-46 Torpedo*.

<http://www.seaforces.org/wpnsys/SURFACE/Mk-46-torpedo.htm> (acedido em 23 de Setembro de 2014).

SkyscraperCity. Disponível em: www.skyscrapercity.com (acedido em 7 de Janeiro de 2015)

The Official Website of United States Navy. <http://www.navy.mil/> (acedido em 26 de Setembro de 2014).

United Nations. *Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. http://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm (acedido em 26 de Setembro de 2014).

United Nations. *Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*, http://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm (acedido em 7 de Janeiro de 2015)

US Air Force. *Lajes Field*. <http://www.lajes.af.mil/> (acedido em 26 de Setembro de 2014).

US Department of State. *Diplomacy in Action – NATO*. Disponível em: www.state.gov/p/eur/rt/nato/ (acedido em 7 de Janeiro de 2015)

US Department of State. *NATO*. <http://www.state.gov/p/eur/rt/nato/> (acedido em 26 de Setembro de 2014).

US Extended Continental Shelf Project. *The National Effort to Establish the Full Extend of the Continental Shelf of The United States*. Disponível em: <http://www.flipseekllc.com/mmsextendsshelf.html> (acedido em 7 de Janeiro de 2015)

Website da Esquadra 601 Lobos. Disponível em: www.lobos601.net (acedido em 7 de Janeiro de 2015)

Wikipédia. *Classe Almirante Pereira da Silva*, https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Almirante_Pereira_da_Silva (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *French 100 mm naval gun*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/French_100_mm_naval_gun (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *NHIndustries NH90*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/NHIndustries_NH90 (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *RIM-162 ESSM*, disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/RIM-162_ESSM (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Aegis Combat System*, http://en.wikipedia.org/wiki/Aegis_Combat_System (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Aviso*, <http://pt.wikipedia.org/wiki/Aviso> (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Classe João Belo*, https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Jo%C3%A3o_Belo (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Classe Santa María*,

http://es.wikipedia.org/wiki/Clase_Santa_Mar%C3%AD (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Classe Vasco da Gama*,

http://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Vasco_da_Gama (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Commandant Rivière-class frigate*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/Commandant_Rivi%C3%A8re-class_frigate (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Eurocopter AS332 Super Puma*, Disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/Eurocopter_AS332_Super_Puma (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Goalkeeper CIWS*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/Goalkeeper_CIWS (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Harpoon (missile)*, disponível em:

https://en.wikipedia.org/wiki/Harpoon_%28missile%29 (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *João Belo-class frigate*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/Jo%C3%A3o_Belo-class_frigate (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Karel Doorman-class frigate*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/Karel_Doorman-class_frigate (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Mark 46 torpedo*, disponível em:

https://en.wikipedia.org/wiki/Mark_46_torpedo (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Operação Nickel Grass*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Nickel_Grass (acedido em 20 de Maio de 2015).

Wikipédia. *OTO Melara 76 mm*, disponível em:

http://en.wikipedia.org/wiki/OTO_Melara_76_mm (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *Phalanx CIWS*, disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/Phalanx_CIWS (acedido em 23 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *RIM-66 Standard*, disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/RIM-66_Standard (acedido em 24 de Setembro de 2014).

Wikipédia. *RIM-7 Sea Sparrow*, disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/RIM-7_Sea_Sparrow (acedido em 23 de Setembro de 2014).

DOCUMENTOS LEGISLATIVOS NACIONAIS

Região Autónoma da Madeira (1993) *Decreto Legislativo Regional n.º 14/1993/A: Regulamento da Apanha de Lapas na Região Autónoma dos Açores*. Imprensa Nacional, 31 de Julho de 1993.

Região Autónoma da Madeira (1994) *Decreto-Lei n.º 15/94 de 22 de Janeiro: Criação do Sistema Nacional para Busca e Salvamento Marítimo*. Imprensa Nacional, 22 de Janeiro de 1994.

Região Autónoma da Madeira (2006) *Decreto Legislativo Regional n.º 11/2006/M: Regulamento da pesca de Lapas na Região Autónoma da Madeira*. Imprensa Nacional, 18 de Abril de 2006.

República Portuguesa (1962) *Decreto-Lei n.º 44490, de 3 de Agosto*. Imprensa Nacional, 3 de Agosto de 1962.

República Portuguesa (1972) *Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho. Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 31 de Julho de 1972.

República Portuguesa (1973) *Portaria n.º 44/73, de 23 de Janeiro. Altera o Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 23 de Janeiro de 1973.

República Portuguesa (1978 a) *Portaria n.º 172/78, de 30 de Março. Altera o Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 30 de Março de 1978.

República Portuguesa (1978 b) *Decreto-Lei n.º 119/78 de 1 de Junho. Define «zona económica exclusiva» e fixa os seus limites*. Imprensa Nacional, 1 de Junho de 1978.

República Portuguesa (1978 c) *Portaria n.º 554/78, de 15 de Setembro. Altera o Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 15 de Setembro de 1978.

República Portuguesa (1979) *Portaria n.º 607/79, de 22 de Novembro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 1979.

República Portuguesa (1980) *Decreto-Lei n.º 504/80, de 20 de Outubro. Regime da Apanha das Espécies Marinhas Vegetais*. Imprensa Nacional, 20 de Outubro de 1980.

República Portuguesa (1981 a) *Decreto-Lei n.º 263/81, de 3 de Setembro. Regulamento de Protecção dos Mamíferos Marinhos na Zona Costeira e Zona Económica Exclusiva Continental Portuguesa*. Imprensa Nacional, 3 de Setembro de 1981.

República Portuguesa (1981 b) *Portaria n.º 886/81, de 3 de Outubro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 3 de Outubro de 1981.

República Portuguesa (1985 a) *Decreto Regulamentar n.º 5/85, de 16 de Janeiro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 16 de Janeiro de 1985.

República Portuguesa (1985 b) *Decreto do Governo nº 32/85 de 16 de Agosto: Aprova para adesão a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979*. Imprensa Nacional, 16 de Agosto de 1985.

República Portuguesa (1985 c) *Decreto-Lei n.º 349/85, de 26 de Agosto. Autonomia administrativa e financeira do Instituto de Socorros e Náufragos*. Imprensa Nacional, 26 de Agosto de 1985.

República Portuguesa (1986 a) *Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 4 de Setembro de 1986.

República Portuguesa (1986 b) *Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro. Criação Tribunais Marítimos*. Imprensa Nacional, 4 de Setembro de 1986.

República Portuguesa (1986 c) *Lei n.º 44/86, de 30 de Setembro. Regime do Estado de Sítio e do Estado de Emergência*. Imprensa Nacional, 30 de Setembro de 1986.

- República Portuguesa (1986 d) *Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro. Quadro de atribuições cometido ao Sistema da Autoridade Marítima.* Imprensa Nacional, 12 de Dezembro de 2007.
- República Portuguesa (1987 a) *Decreto-Lei n.º 278/87, de 7 de Julho. Quadro legal regulamentador do exercício da pesca e das culturas marinhas em águas sob soberania e jurisdição portuguesas.* Imprensa Nacional, 7 de Julho de 1987.
- República Portuguesa (1987 b) *Decreto Regulamentar n.º 43/87, de 17 de Julho. Regulamenta o regime de autorização e licenciamento do exercício da pesca, da actividade das embarcações e da utilização das artes de pesca.* Imprensa Nacional, 17 de Julho de 1987.
- República Portuguesa (1987 c) *Portaria n.º 811/87. Altera o Regulamento Geral das Capitánias, de 26 de Setembro.* Imprensa Nacional, 26 de Setembro de 1987.
- República Portuguesa (1987 d) *Decreto-Lei n.º 363/87, de 27 de Novembro. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 27 de Novembro de 1987.
- República Portuguesa (1988 a) *Decreto-Lei n.º 150/88, de 26 de Abril. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 26 de Abril de 1988.
- República Portuguesa (1988 b) *Decreto-Lei n.º 162/88, 14 de Maio. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 14 de Maio de 1988.
- República Portuguesa (1988 c) *Decreto-Lei n.º 284/88, de 12 de Agosto. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 12 de Agosto de 1988.
- República Portuguesa (1989) *Decreto-Lei n.º 55/89. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 22 de Fevereiro de 1989.
- República Portuguesa (1990 a) *Portaria n.º 32/90, de 16 de Janeiro. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 16 de Janeiro de 1990.

- República Portuguesa (1990 b) *Decreto-Lei nº 90/90, de 16 de Março. Regime Geral de Revelação e Aproveitamento dos Recursos Geológicos*. Imprensa Nacional, 16 de Março de 1990.
- República Portuguesa (1990 c) *Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de Agosto. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 1 de Agosto de 1990.
- República Portuguesa (1991) *Decreto-Lei nº 134/91, de 4 de Abril. Lei Orgânica do Instituto Hidrográfico*. Imprensa Nacional, 4 de Abril de 1991.
- República Portuguesa (1994 a) *Decreto-Lei n.º 237/94, de 19 de Setembro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 19 de Setembro de 1994.
- República Portuguesa (1994 b) *Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 26 de Setembro de 1994.
- República Portuguesa (1995 a) *Decreto-Lei n.º 26/95: Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 8 de Fevereiro de 1995.
- República Portuguesa (1995 b) *Decreto-Lei n.º 81/95, de 22 de Abril. Jurisdição combate ao tráfico de estupefacientes*. Imprensa Nacional, 22 de Abril de 1995.
- República Portuguesa (1995 c) *Decreto-Lei n.º 119/95. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 30 de Maio de 1995.
- República Portuguesa (1995 d) *Decreto-Lei n.º 193/95, de 28 de Julho. Estabelece os princípios e as normas a que deve obedecer a produção cartográfica no território nacional*. Imprensa Nacional, 28 de Julho de 1995.
- República Portuguesa (1995 e) *Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro. Cria, na estrutura do Sistema da Autoridade Marítima, a Polícia Marítima e Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 21 de Setembro de 1995.

- República Portuguesa (1995 f) *Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de Setembro. Criação do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo*. Imprensa Nacional, 30 de Setembro de 1995.
- República Portuguesa (1995 g) *Decreto-Lei n.º 329/95, de 9 de Dezembro. Regulamento da Náutica de Recreio*. Imprensa Nacional, 9 de Dezembro de 1995.
- República Portuguesa (1997) *Lei n.º 115/97, de 19 de Setembro*. Imprensa Nacional, 19 de Setembro de 1997.
- República Portuguesa (1998 a) *Portaria n.º 316/98, de 25 de Fevereiro. Regulamentação da Pesca por Arte de Sacada*. Imprensa Nacional, 25 de Fevereiro de 1998.
- República Portuguesa (1998 b) *Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de Julho. Regulamento do Serviço Radioelétrico*. Imprensa Nacional, 10 de Julho de 1998.
- República Portuguesa (1998 c) *Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho. Aprova o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros*. Imprensa Nacional, 10 de Julho de 1998.
- República Portuguesa (1998 d) *Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho. Altera o Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 10 de Julho de 1998.
- República Portuguesa (1998 e) *Decreto Lei n.º 287/98, de 17 de Setembro. Altera o Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 17 de Setembro de 1998.
- República Portuguesa (1998 f) *Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro. Redefine o quadro legal regulamentador do exercício da pesca e das culturas marinhas em águas sob soberania e jurisdição portuguesas*. Imprensa Nacional, 27 de Novembro de 1998.
- República Portuguesa (1999 a) *Lei n.º 3/99, de 3 de Janeiro. Lei de Organização e Funcionamento dos Tribunais Judiciais*. Imprensa Nacional, 3 de Janeiro de 1999.

República Portuguesa (1999 b) *Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de Outubro. Altera o Decreto-Lei nº 15/94, de 22 de Janeiro e o Decreto-Lei nº 253/95, de 30 de Setembro.* Imprensa Nacional, 14 de Outubro de 1999.

República Portuguesa (2000 a) *Decreto Lei n.º 208/2000, de 2 de Setembro. Altera o Regulamento Geral das Capitánias.* Imprensa Nacional, 2 de Setembro de 2000.

República Portuguesa (2000 b) *Decreto-Regulamentar n.º 14/2000, de 21 de Setembro. Requisitos e condições relativos à instalação e exploração dos estabelecimentos de culturas marinhas e conexos.* Imprensa Nacional, 21 de Setembro de 2000.

República Portuguesa (2000 b) *Portaria nº 1102-E/2000, de 22 de Novembro. Regulamento da Pesca por Arte de Arrasto.* Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2000 c) *Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro. Regras especiais quanto aos ilícitos nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.* Imprensa Nacional, 26 de Setembro de 2000.

República Portuguesa (2000 c) *Portaria nº 1102-F/2000, de 22 de Novembro. Regulamentação da Pesca por Arte Envolvente Arrastante.* Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2000 d) *Portaria n.º 1102-B/2000, de 22 de Novembro. Aprova o Regulamento da Apanha.* Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2000 e) *Portaria n.º 1102-C/2000, de 22 de Novembro. Regula a pesca à linha.* Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2000 f) *Portaria nº 1102-D/2000, de 22 de Novembro. Regulamento da Pesca por Arte de Armadilha.* Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2000 g) *Portaria n.º 1102-H/2000, de 22 de Novembro. Regulamentação da Pesca por Arte de Emalhar*. Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2000 h) *Portaria n.º 1102-G/2000, de 22 de Novembro. Regulamentação da Pesca por Arte de Cerco*. Imprensa Nacional, 22 de Novembro de 2000.

República Portuguesa (2001 a) *Portaria n.º 27/2001, de 15 de Janeiro. Estabelece quais os tamanhos mínimos para a pesca de espécies de peixes, crustáceos e moluscos*. Imprensa Nacional, 15 de Janeiro de 2001.

República Portuguesa (2001 b) *Decreto-Lei n.º 79/2001 de 5 de Março. Institui e regula o sistema integrado de informação e apoio à vigilância, fiscalização e controlo da actividade da pesca, designado por SIFICAP*. Imprensa Nacional, 5 de Março de 2001.

República Portuguesa (2001 c) *Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro. Lei de Bases da Política e do Regime de Protecção e Valorização do Património Cultural*. Imprensa Nacional, 8 de Setembro de 2001.

República Portuguesa (2002 a) *Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2002, de 21 de Fevereiro*. Imprensa Nacional, 21 de Fevereiro de 2002.

República Portuguesa (2002 b) *Decreto Lei n.º 43/2002: Altera o Regulamento Geral das Capitánias*. Imprensa Nacional, 2 de Março de 2002.

República Portuguesa (2002 c) *Decreto-Lei n.º 44/2002, Estrutura da Autoridade Marítima*. Imprensa Nacional, 2 de Março de 2002.

República Portuguesa (2002 d) *Decreto-Lei n.º 45/2002, Regime das contra-ordenações a aplicar nos casos dos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional*. Imprensa Nacional, 2 de Março de 2002.

República Portuguesa (2002 e) *Decreto-Lei n.º 46/2002. Atribui às autoridades portuárias a competência integrada em matéria de segurança nas suas áreas de jurisdição*. Imprensa Nacional, 2 de Março de 2002.

República Portuguesa (2003) *Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003, de 20 de Janeiro, Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. Imprensa Nacional, 20 de Janeiro de 2003.

República Portuguesa (2004 a) *Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio. Altera o Regulamento da Náutica de Recreio*; . Imprensa Nacional, 25 de Maio de 2004.

República Portuguesa (2004 b) *Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho. Altera regime a aplicar aos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional*. Imprensa Nacional, 27 de Julho de 2004.

República Portuguesa (2004 c) *Lei n.º 44/2004, de 19 de Agosto. Define o regime jurídico da assistência nos locais destinados a banhistas*. Imprensa Nacional, 19 de Agosto de 2004.

República Portuguesa (2004 d) *Lei n.º 46/86, de 14 de Outubro. Define a investigação científica desenvolvida pela Escola Naval*. Imprensa Nacional, 19 de Agosto de 2004.

República Portuguesa (2004 e) *Lei n.º 47/2004, de 19 de Agosto. Lei-Quadro dos Museus*. Imprensa Nacional, 19 de Agosto de 2004.

República Portuguesa (2005 a) *Decreto Lei n.º 64/2005. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 15 de Abril de 2005.

República Portuguesa (2005 b) *Lei Constitucional n.º 1/2005, de 12 de Agosto*. Imprensa Nacional, 12 de Agosto de 2005.

República Portuguesa (2005 c) *Lei n.º 49/2005, de 30 de Agosto*. Imprensa Nacional, 30 de Agosto de 2005.

República Portuguesa (2006 a) *Portaria n.º 385/2006, de 19 de Abril. Regime Jurídico da apanha do Percebes no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina*. Imprensa Nacional, 19 de Abril de 2006.

República Portuguesa (2006 b) *Lei n.º 27/2006, de 3 de Junho. Lei de Bases da Protecção Civil*. Imprensa Nacional, 3 de Junho de 2006.

República Portuguesa (2006 c) *Portaria n.º 587/2006, de 22 de Junho. Elenca as espécies animais cuja pesca está autorizada em águas sob soberania e jurisdição nacionais*. Imprensa Nacional, 22 de Junho de 2006.

República Portuguesa (2006 d) *Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho. Zonas Marítimas sob Soberania ou Jurisdição Nacional*. Imprensa Nacional, 28 de Julho de 2006.

República Portuguesa (2006 e) *Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro. Regime jurídico dos esquemas de separação de tráfego a vigorar em espaços marítimos sob jurisdição nacional*. Imprensa Nacional, 19 de Outubro de 2006.

República Portuguesa (2006 f) *Portaria n.º 1366/2006, de 5 de Dezembro. Regulamenta Regime jurídico dos esquemas de separação de tráfego a vigorar em espaços marítimos sob jurisdição nacional*. Imprensa Nacional, 5 de Dezembro de 2006.

República Portuguesa (2007 a) *Decreto-Lei nº 73/2007. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 27 de Março de 2007.

República Portuguesa (2007 b) *Decreto-Lei nº 146/2007, 27 de Abril. Aprova a orgânica do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos*. Imprensa Nacional, 27 de Abril de 2007.

República Portuguesa (2007 c) *Decreto-Lei n.º 202/2007, de 25 de Maio. Estabelece um sistema de mera declaração do exercício da actividade de produção cartográfica*. Imprensa Nacional, 25 de Maio de 2007.

República Portuguesa (2007 d) *Decreto-Lei n.º 62/2007*. Imprensa Nacional, 10 de Setembro de 2007.

República Portuguesa (2007 e) *Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de Novembro. Altera o Regulamento Geral das Capitanias*. Imprensa Nacional, 6 de Novembro de 2007.

República Portuguesa (2007 f) *Portaria n.º 1466/2007, de 15 de Novembro. Estabelece a repartição da quota de espadarte no Atlântico e o licenciamento para o exercício da pesca com palangre de superfície no Mediterrâneo.* Imprensa Nacional, 15 de Novembro de 2007.

República Portuguesa (2008 a) *Decreto Regulamentar n.º 9/2008, de 18 de Março. Regime especial para instituição de áreas de produção agrícola em mar aberto.* Imprensa Nacional, 18 de Março de 2008.

República Portuguesa (2008 b) *Lei n.º 49/2008, de 28 de Agosto. Lei de Organização e Investigação Criminal.* Imprensa Nacional, 28 de Agosto de 2008.

República Portuguesa (2008 c) *Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto. Aprova a Lei de Segurança Interna.* Imprensa Nacional, 29 de Agosto de 2008.

República Portuguesa (2009 a) *Decreto-Lei n.º 232/2009, de 15 de Setembro. Lei da Orgânica da Força Aérea.* Imprensa Nacional, 15 de Setembro de 2009.

República Portuguesa (2009 a) *Portaria n.º 43/2009, de 27 de Maio. Regulamenta o método de pesca à linha na subárea Açores da ZEE nacional.* Imprensa Nacional, 27 de Maio de 2009.

República Portuguesa (2009 b) *Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de Julho. Aprova a Lei Orgânica de Bases da Organização.* Imprensa Nacional, 7 de Julho de 2009.

República Portuguesa (2009 c) *Lei Orgânica n.º 1-B/2009, de 7 de Julho.* Imprensa Nacional, 7 de Julho de 2009.

República Portuguesa (2009 d) *Lei n.º 31-A/2009, de 7 de Julho, Lei da Defesa Nacional,* 7 de Julho de 2009.

República Portuguesa (2009 e) *Lei n.º 85/2009, de 27 de Agosto.* Imprensa Nacional, 27 de Agosto de 2009.

República Portuguesa (2009 f) *Decreto-Lei n.º 233/2009, de 15 de Setembro. Lei Orgânica da Marinha.* Imprensa Nacional, 15 de Setembro de 2009.

República Portuguesa (2009 g) *Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro. Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo*. Imprensa Nacional, 28 de Setembro de 2009.

República Portuguesa (2009 h) *Declaração de Rectificação nº 89/2009*, Imprensa Nacional, 28 de Setembro de 2009

República Portuguesa (2010 a) *Decreto-Lei n.º 27/2010*. Imprensa Nacional, 31 de Março de 2010.

República Portuguesa (2010 b) *Portaria n.º 1228/2010, de 6 de Dezembro. Revê o Regulamento da Apanha*. Imprensa Nacional, 6 de Dezembro de 2010.

República Portuguesa (2011 a) *Portaria n.º 83/2011. de 23 de Fevereiro. Regime da Pesca por Rede de Saco com Boca Fixa tipo Chavalar*. Imprensa Nacional, 23 de Fevereiro de 2011.

República Portuguesa (2011 b) *Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de Novembro*. Imprensa Nacional, 30 de Novembro de 2011.

República Portuguesa (2012 a) *Lei Orgânica n.º 1/2012, de 11 de Maio*. Imprensa Nacional, 11 de Maio de 2012.

República Portuguesa (2012 b) *Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2012, de 11 de Setembro*. Imprensa Nacional, 11 de Setembro de 2012.

República Portuguesa (2014 a) *Decreto-Lei n.º 121/2014. Altera o Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março*. Imprensa Nacional, 7 de Agosto de 2014.

República Portuguesa (2014 b) *Lei Orgânica n.º 5/2014, de 29 de Agosto. Altera a Lei Orgânica nº 1-B/2009, de 7 de Julho*. Imprensa Nacional, 29 de Agosto de 2014.

República Portuguesa (2014 c) *Lei Orgânica n.º 6/2014, de 1 de Setembro*. Imprensa Nacional, 1 de Setembro de 2014.

República Portuguesa (2014 d) *Decreto-Lei n.º 185/2014, 29 de Dezembro. Lei Orgânica da Marinha*. Imprensa Nacional, 29 de Dezembro de 2014.

DOCUMENTOS LEGISLATIVOS DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Comissão das Comunidades Europeias (2006) *Regulamento (CE) nº 1042/2006 da Comissão de 7 de Julho: Regime de competências e regras de inspecção de pesca nas águas comunitárias*, 7 de Julho de 2006.

Conselho da União Europeia (2002) *Regulamento (CE) nº 2371/2002 do Conselho de 20 de Dezembro: Regulamento relativo à conservação e à exploração sustentável dos recursos haliêuticos no âmbito da Política*, 20 de Dezembro de 2002.

Conselho da União Europeia (2003) *Regulamento (CE) nº 1954/2003 do Conselho de 4 de Novembro: Regulamento relativo à Gestão do Esforço de Pesca no que Respeita a Determinadas Zonas e Recurso de Pesca Comunitários*, 4 de Novembro de 2003.

Conselho da União Europeia (2008 a) *Regulamento (CE) nº 1005/2008 do Conselho de 29 de Setembro: Regime Comunitário para prevenir, impedir e eliminar a Pesca Ilegal*, 29 de Setembro de 2008.

Conselho da União Europeia (2008 b) *Regulamento (CE) nº 1006/2008 do Conselho de 29 de Setembro: Regulamento relativo às autorizações para as actividades de pesca exercidas pelos navios de pesca comunitários*, 29 de Setembro de 2008.

Conselho da União Europeia (2009) *Regulamento (CE) nº 1244/2009 do Conselho de 20 de Novembro: Regime de Controlo Aplicável à Política Comum das Pescas*, 20 de Novembro de 2009.

Organização das Nações Unidas (1967) *Vigésima-Segunda Sessão da Assembleia-Geral das Nações Unidas*, discurso publicado nos Registos Oficiais, de 1 de Novembro de 1967. Disponível em: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/te (acedido em 18 de Setembro de 2014).

Organização das Nações Unidas (1970 a) *Resolução n.º 2749 da Assembleia-Geral das Nações Unidas*, 17 de Dezembro de 1970. Disponível em: <http://daccess-dds->

ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/350/14/IMG/

[NR035014.pdf?OpenElement](#) (acedido em 18 de Setembro de 2014).

Organização das Nações Unidas (1970 b) *Resolução n.º 2750 da Assembleia-Geral das Nações Unidas*, 17 de Dezembro de 1970. Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/350/15/IMG/NR035015.pdf?OpenElement> (acedido em 18 de Setembro de 2014).

Organização das Nações Unidas (1982) *Resolução nº 2340 da Assembleia-Geral das Nações Unidas*, 10 de Dezembro de 1982. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclose.pdf (acedido em 18 de Setembro de 2014).

União Europeia (2007) *Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (Versão consolidada) - Protocolos - Anexos - Declarações anexadas à Ata Final da Conferência Intergovernamental que adotou o Tratado de Lisboa assinado em 13 de dezembro de 2007*, 13 de Dezembro de 2007. Disponível em: http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/index_pt.htm (acedido em 19 de Setembro de 2014).

FONTES ESTATÍSTICAS DAS FIGURAS APRESENTADAS

INE, Inquérito aos Pescadores Matriculados por Segmento de Pesca – Estatística Anual da Pesca.

INE (secundária) e Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (primária).

INE (secundária) e DGRNat., Seg. Serv. Marítimos (Cont.); DRPescas Açores; DRPescas Madeira (primária).

INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias.

IMT, I.P. (secundária) e administrações portuárias (primária).

ANEXOS

ANEXO 1 – METODOLOGIA DELPHI

O Método Delphi, cuja denominação deriva do Oráculo de Delfos, foi desenvolvido no início da Guerra Fria por forma a tentar determinar qual o impacto que a tecnologia nuclear teria num eventual eclodir dum conflito, à escala mundial, entre a URSS e os EUA. Mais exactamente, em 1959, no Centro de Investigação norte-americano RAND, os seus investigadores Olaf Helmer, Norman Dalkey e Nicholas Rescher desenvolveram uma ferramenta de inquérito que possibilitasse a obtenção de informações sobre determinado facto, a ocorrer num futuro provável e sobre o qual existe um conhecimento incerto e incompleto.

O Exercício assenta, primordialmente, num processo de grupo, baseando-se no princípio de que um conjunto de indivíduos, como um todo, consegue analisar eficazmente determinado problema complexo. A capacidade de previsão do Método Delphi baseia-se na utilização sistemática dum juízo intuitivo emitido por um grupo de especialistas. Os questionários são necessariamente anónimos, de forma a evitar o efeito de líder. O Método *Delphi* permite obter convergências de opiniões e deduzir consensos eventuais, através de questionários sucessivos, cujo objectivo é o de diminuir a dispersão das várias opiniões e/ou sensibilidades. Numa perspectiva global propõe-se prever as transformações mais importantes que se irão produzir no fenómeno analisado num período temporal que poderá chegar a alguns anos.

Importará aqui realçar que o Método *Delphi* apresenta um conjunto de princípios distintivos . A saber: I. utiliza painéis de especialistas; II. apela à intuição dos participantes e ao seu posicionamento face a questões incertas, caracterizadas por informação limitada; III. é interactivo, no sentido em que organiza a partilha das respostas e o feedback entre os participantes nas sucessivas rondas, fomentando a aprendizagem mútua; IV. pressupõe a garantia do anonimato das respostas; V. implica a não confrontação pessoal; VI. apresenta resultados qualitativos sob a forma de relatórios, conclusões, etc., e quantitativos (probabilidades subjectivas, médias, medianas, etc.); VII. engloba elementos exploratórios e, eventualmente, normativos; VIII. assenta no posicionamento de Peritos face a afirmações em contexto de incerteza

e pela elaboração de previsões subjectivas; IX. é potenciado pela ideia de base da Prospectiva de que o futuro pode ser *moldado/construído*, tentando utilizar a força de *self-fulfilling* e *self-destruction* da antecipação; e, X. salienta os processos psicológicos envolvidos na comunicação.

Para pôr em prática um Exercício Delphi deverão ser cumpridas quatro etapas distintas. São elas:

1. Formulação do problema – Etapa fundamental, dado que é com a definição do campo de investigação que se irão recrutar os Peritos e avaliar os seus conhecimentos sobre a matéria em estudo;
2. Escolha dos Peritos – Cada Perito deverá ser escolhido tendo em consideração a sua capacidade de encarar o futuro e os seus conhecimentos sobre o tema em estudo, independentemente dos títulos, funções ou nível hierárquico que possui. Não existe um número óptimo de Peritos para participarem no exercício, consoante o tipo de problema a ser investigado e o universo populacional passível de ser consultado;
3. Elaboração e envio do questionário (em paralelo com a fase anterior) – O questionário central é constituído por questões de natureza prospectiva. Tem por objectivo, entre outros, detectar factores a valorizar no futuro, probabilidades e tempos de ocorrência, prioridades em termos de recursos, dificuldades e oportunidades. Os questionários são elaborados, de modo a facilitarem a resposta dos consultados. Preferencialmente as respostas devem ser passíveis de quantificação e ponderadas. Formulam-se perguntas relativas ao grau de ocorrência (probabilidade) e de importância (prioridade), a data de realização de determinados eventos relacionados com o objecto em estudo (espaço temporal medido em anos). Por vezes recorre-se a categorias de respostas (Sim/ Não/ Não Responde; Muito Importante/ Importante/ Medianamente Importante/ Pouco Importante/ Muito Pouco Importante; ou graduar de 1 a 5 o grau de importância dada a um determinado cenário). De seguida tratam-se as respostas em percentagens, até se agregar a maioria dos consultados numa categoria;

4. Desenvolvimento prático e exploração de resultados – O questionário é enviado a um determinado número de Peritos. O objectivo dos questionários sucessivos é diminuir a dispersão das opiniões e determinar consensos de opiniões. Para a obtenção dos resultados estatísticos utilizam-se medidas de localização (média e mediana), que indicam a tendência central da distribuição ou o conjunto de respostas dos Peritos; utiliza-se ainda o desvio padrão, para verificar o grau de dispersão das respostas.

Uma vez terminada a análise dos resultados da 1.^a ronda, realizar-se-á a 2.^a ronda, a qual terá por duplo objectivo o informar os Peritos envolvidos dos resultados da 1.^a ronda, bem como validar os resultados obtidos na ronda inicial. Geralmente, a experiência indica que as variações em relação aos resultados iniciais são pouco relevantes neste tipo de inquéritos.

Na elaboração das perguntas da 2.^a ronda seguem-se os seguintes passos: 1. Seleccionar a média ou a mediana das respostas às perguntas da 1.^a ronda, dependendo do tipo de pergunta, apesar de habitualmente, caso os desvios típicos não sejam grandes, se utilizar a média; 2. Solicitar aos Peritos que indiquem se concordam ou discordam da dita média e que argumentem as suas razões; 3. No decorrer da 2.^a ronda os Peritos devem dar uma nova resposta e justificá-la no caso desta ser altamente divergente em relação à resposta do restante conjunto de Peritos; 4. Calcula-se a nova média ou mediana (dos Peritos que demonstrem desacordo). Caso venha a ser considerado necessário poder-se-á fazer uma 3.^a ronda até obter uma resposta definitiva: a média do consenso de opinião e a dispersão de opiniões.

Em conclusão, uma das vantagens deste método é a quase certeza da obtenção dum consenso no desenvolvimento das respostas aos sucessivos questionários (não obstante as eventuais convergências e/ou consenso poderem não significar coerência). Geralmente, a informação recolhida no decorrer da consulta sobre os acontecimentos, tendências, rupturas determinantes na evolução futura do problema em estudo, é rica e abundante. Este método poderá ser usado quer no campo da tecnologia, quer no da gestão e economia, quer no das ciências sociais.

No caso da nossa dissertação de Doutoramento e após uma visita à Universidade de onde surgiu e foi desenvolvida esta metodologia (*University of Pennsylvania*) e tendo em consideração as sugestões do Professor Doutor Dennis Culhane (a que anteriormente se fez referência) optamos por introduzir uma etapa suplementar de controle e abordagem e comentários obtidos no *Delphi*. Assim, entrevistamos um pequeno conjunto de super peritos com o objectivo obter uma visão global sobre o sentido das respostas proporcionadas pela metodologia *Delphi*.

Deste modo, estabelecemos dialogo com o Ministro da Economia, Dr. António Pires de Lima, com o Professor Doutor José Esteves Pereira, Professor Catedrático Jubilado do Departamento de Estudos Políticos da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e o Embaixador António Victor Monteiro, Ex-Ministro dos Negócios Estrangeiros.

ANEXO 2 – QUESTIONÁRIO – RONDA 1

EXERCÍCIO DELPHI

PROJECTO "A CONSTRUÇÃO DA MARITIMIDADE PORTUGUESA NO LIMAR DO
SÉCULO XXI"

José Manuel Góis Chilão

QUESTIONÁRIO

NOME	
INSTITUIÇÃO	
DATA	

Nota: Perante cada pergunta as diferentes opções consideradas terão de ter obrigatoriamente uma classificação (quer no *ranking*, quer na escala).

ESTE QUESTIONÁRIO PERTENCE RESPONDER A 4 QUESTÕES ESSENCIAIS:	
1.	QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS VANTAGENS PARA PORTUGAL QUE RESULTAM DA EXPANSÃO DA SUA ACTUAL PLATAFORMA CONTINENTAL, CASO SEJA APROVADA A SUA CANDIDATURA?
2.	PORTUGAL POSSUI CONDIÇÕES PARA GERIR E RENTABILIZAR O FACTO DE PASSAR A TER A PLATAFORMA CONTINENTAL ALARGADA?
3.	QUAIS SÃO AS POSSÍVEIS DEBILIDADES DE PORTUGAL?
4.	O QUE PODE OU DEVE PORTUGAL FAZER? CONDIÇÕES DE PARTIDA (FINANCEIRAS E DE ENQUADRAMENTO DIREITO INTERNACIONAL, ETC), SOLUÇÕES E QUADRO TEMPORAL PARA AS CONSEGUIR IMPLEMENTAR.

1. VANTAGENS / IMPACTO DA EXPANSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL PORTUGUESA

1.	Qual o grau de importância da expansão da plataforma continental para o desenvolvimento económico português?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </tbody> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
2.	Os benefícios da expansão da plataforma continental ultrapassarão os custos que daí advirão?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Improvável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Provável</td></tr> </tbody> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Improvável	<input type="checkbox"/>	Pouco Provável	<input type="checkbox"/>	Provável	<input type="checkbox"/>	Muito Provável				
<input type="checkbox"/>	Improvável													
<input type="checkbox"/>	Pouco Provável													
<input type="checkbox"/>	Provável													
<input type="checkbox"/>	Muito Provável													
3.	Esta expansão irá, per si, revestir-se de algum papel numa eventual reforma da estrutura das Forças Armadas?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </tbody> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
4.	Qual o grau de impacto da expansão da plataforma continental na definição do papel português nas relações com o norte de África a nível global?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Impacto</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </tbody> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco	<input type="checkbox"/>	Pouco Impacto	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco													
<input type="checkbox"/>	Pouco Impacto													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													

5.	O impacto decorrente da expansão da plataforma continental será benéfico para Portugal?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Não sabe/Não Responde Observações:
6.	Que impacto terá a expansão da plataforma na definição do papel português nas relações com os EUA, em particular, e nas relações transatlânticas, em geral?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Muito Provável <input type="checkbox"/> Muito Pouco Importante <input type="checkbox"/> Pouco Importante <input type="checkbox"/> Medianamente Importante <input type="checkbox"/> Importante <input type="checkbox"/> Muito Importante Observações:
7.	O impacto referido no ponto supra (6) será benéfico para Portugal?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Não sabe/Não Responde Observações:
8.	A expansão irá criar uma imagem para Portugal de maior prestígio e <i>soft power</i> ?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Improvável <input type="checkbox"/> Pouco Provável <input type="checkbox"/> Provável <input type="checkbox"/> Muito Provável Observações:
9.	A expansão da plataforma continental poderá potenciar o conhecimento científico, nomeadamente nas áreas biológicas e oceanográficas, em Portugal?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Improvável <input type="checkbox"/> Pouco Provável <input type="checkbox"/> Provável <input type="checkbox"/> Muito Provável Observações:

10.	Que impacto na União Europeia poderá ter a viragem de Portugal para o vector atlântico de Política Externa?	<p>Graduar de 1 a 4, sendo 1 o mais importante e 4 o menos importante</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="756 412 826 488"></td> <td data-bbox="826 412 1445 488">Será uma mais-valia para os Estados membros da U.E.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 488 826 564"></td> <td data-bbox="826 488 1445 564">Será potenciador de um afastamento face ao vector europeu</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 564 826 640"></td> <td data-bbox="826 564 1445 640">Será uma fonte de tensão entre Portugal e as instituições europeias</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 640 826 761"></td> <td data-bbox="826 640 1445 761">Outro:</td> </tr> </table> <p>Observações:</p>		Será uma mais-valia para os Estados membros da U.E.		Será potenciador de um afastamento face ao vector europeu		Será uma fonte de tensão entre Portugal e as instituições europeias		Outro:
	Será uma mais-valia para os Estados membros da U.E.									
	Será potenciador de um afastamento face ao vector europeu									
	Será uma fonte de tensão entre Portugal e as instituições europeias									
	Outro:									
11.	Poderá a expansão da plataforma ser um factor de peso negocial nas questões de mar e pesca da União Europeia?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="756 963 826 1003"></td> <td data-bbox="826 963 1445 1003">Improvável</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 1003 826 1043"></td> <td data-bbox="826 1003 1445 1043">Pouco Provável</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 1043 826 1084"></td> <td data-bbox="826 1043 1445 1084">Provável</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 1084 826 1124"></td> <td data-bbox="826 1084 1445 1124">Muito Provável</td> </tr> </table> <p>Observações:</p>		Improvável		Pouco Provável		Provável		Muito Provável
	Improvável									
	Pouco Provável									
	Provável									
	Muito Provável									

2. CONDIÇÕES DE GESTÃO / RENTABILIZAÇÃO

12.	Caso não haja recursos suficientes, como qualificaria o papel da cooperação europeia?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante											
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante											
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante											
<input type="checkbox"/>	Importante											
<input type="checkbox"/>	Muito Importante											
13.	A nossa iniciativa privada irá demonstrar ser capaz de apostar em economias de escala que exigem investimentos avultados?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Improvável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Provável</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Improvável	<input type="checkbox"/>	Pouco Provável	<input type="checkbox"/>	Provável	<input type="checkbox"/>	Muito Provável		
<input type="checkbox"/>	Improvável											
<input type="checkbox"/>	Pouco Provável											
<input type="checkbox"/>	Provável											
<input type="checkbox"/>	Muito Provável											
14.	A exploração dos recursos por concessionários estrangeiros terá que tipo de impacto sob o desenvolvimento económico português e sobre o PIB?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante											
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante											
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante											
<input type="checkbox"/>	Importante											
<input type="checkbox"/>	Muito Importante											
15.	Quais são os principais desafios que a expansão irá originar?	<p>Graduar de 1 a 4; sendo 1 o mais importante e 4 o menos importante</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Capacidade de garantir a segurança militar, económica e ecológica</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Desenvolvimento de capacidade económica que possibilite a exploração dos recursos da plataforma</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Adaptação do quadro jurídico nacional e comunitário</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Outros:</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Capacidade de garantir a segurança militar, económica e ecológica	<input type="checkbox"/>	Desenvolvimento de capacidade económica que possibilite a exploração dos recursos da plataforma	<input type="checkbox"/>	Adaptação do quadro jurídico nacional e comunitário	<input type="checkbox"/>	Outros:		
<input type="checkbox"/>	Capacidade de garantir a segurança militar, económica e ecológica											
<input type="checkbox"/>	Desenvolvimento de capacidade económica que possibilite a exploração dos recursos da plataforma											
<input type="checkbox"/>	Adaptação do quadro jurídico nacional e comunitário											
<input type="checkbox"/>	Outros:											

16.	Poderá a NATO assumir as funções e responsabilidades de Portugal, em caso de incapacidade do nosso país para o fazer?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Improvável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Provável</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Improvável	<input type="checkbox"/>	Pouco Provável	<input type="checkbox"/>	Provável	<input type="checkbox"/>	Muito Provável				
<input type="checkbox"/>	Improvável													
<input type="checkbox"/>	Pouco Provável													
<input type="checkbox"/>	Provável													
<input type="checkbox"/>	Muito Provável													
17.	Qual a importância das forças integradas neste quadro?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
18.	Poderá a expansão e a exploração dos seus recursos criar maior relevância para os assuntos do mar no quadro administrativo português explicito, como a criação de um Ministério do Mar?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Improvável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Provável</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Improvável	<input type="checkbox"/>	Pouco Provável	<input type="checkbox"/>	Provável	<input type="checkbox"/>	Muito Provável				
<input type="checkbox"/>	Improvável													
<input type="checkbox"/>	Pouco Provável													
<input type="checkbox"/>	Provável													
<input type="checkbox"/>	Muito Provável													
19.	Será que Portugal garantirá a sustentabilidade dos ecossistemas da plataforma continental, garantindo simultaneamente o seu aproveitamento económico?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Improvável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Provável</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Improvável	<input type="checkbox"/>	Pouco Provável	<input type="checkbox"/>	Provável	<input type="checkbox"/>	Muito Provável				
<input type="checkbox"/>	Improvável													
<input type="checkbox"/>	Pouco Provável													
<input type="checkbox"/>	Provável													
<input type="checkbox"/>	Muito Provável													

3. DEBILIDADES DE PORTUGAL

20.	Estará o nosso ordenamento jurídico preparado para esta expansão?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Improvável <input type="checkbox"/> Pouco Provável <input type="checkbox"/> Provável <input type="checkbox"/> Muito Provável Observações:
21.	A nossa Marinha reúne os recursos humanos e materiais necessários para garantir a defesa e a segurança dessa área geográfica?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Improvável <input type="checkbox"/> Pouco Provável <input type="checkbox"/> Provável <input type="checkbox"/> Muito Provável Observações:
22.	A crise económico-financeira irá impedir o acesso aos recursos necessários para garantir a segurança, manutenção e exploração da plataforma?	Assinale uma das hipóteses: <input type="checkbox"/> Improvável <input type="checkbox"/> Pouco Provável <input type="checkbox"/> Provável <input type="checkbox"/> Muito Provável Observações:
23.	Quais as principais ameaças à segurança da plataforma?	Graduar de 1 a 5, sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante <input type="checkbox"/> Pirataria e redes criminosas de tráfico <input type="checkbox"/> Terrorismo Internacional <input type="checkbox"/> Desastres Ecológicos e derramamentos de resíduos tóxicos <input type="checkbox"/> Sobreexploração dos recursos naturais <input type="checkbox"/> Outros: Observações:

24.	Os efectivos da Marinha portuguesa estão aptos a dar resposta às "novas ameaças"?	Assinale uma das hipóteses:
		<input type="checkbox"/> Sim
		<input type="checkbox"/> Não
		<input type="checkbox"/> Não sabe/Não Responde
		Observações:
25.	Estará a Marinha preparada para proteger a plataforma continental sob jurisdição portuguesa de poluição por parte de entidades como petroleiros, navios comerciais ou de guerra?	Assinale uma das hipóteses:
		<input type="checkbox"/> Improvável
		<input type="checkbox"/> Pouco Provável
		<input type="checkbox"/> Provável
		<input type="checkbox"/> Muito Provável
		Observações:

4. SOLUÇÕES PARA UMA PLATAFORMA CONTINENTAL ALARGADA

Pergunta		Resposta	
26.	Qual é o principal papel geoestratégico português no mundo e na Europa?	Colocar por ordem de importância: 1 - Muito provável; 2 - Provável; 3 - Pouco provável; 4 - Improvável	
			Ligação do Atlântico Norte
			Ligação entre a Europa e o Atlântico Sul (triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e América do Sul lusófona)
			Protecção das rotas geoestratégicas para a Europa
			Outro:
		Observações:	
27.	Em caso negativo, em que período temporal considera viável a reforma do ordenamento jurídico?		Até 5 anos
			De 5 a 10 anos
			De 10 a 15 anos
			De 15 a 20 anos
			Mais de 20 anos
			Nunca
		Graduar de 1 a 6; sendo 1 o mais provável e 6 o menos provável	
		Observações:	
28.	Será que o novo conceito estratégico da NATO pode responder a ameaças colocadas dentro da maritimidade portuguesa?	Assinale uma das hipóteses:	
			Improvável
			Pouco Provável
			Provável
			Muito Provável
		Observações:	

29.	Que relevância para o aprofundamento das relações dos países atlânticos da CPLP, no que concerne à partilha de <i>expertise</i> em assuntos marítimos terá a expansão da plataforma?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
30.	Como poderá Portugal atrair para investimento estrangeiro exploração da plataforma?	<p>Graduar de 1 a 5; sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Parcerias de cooperação com outros Estados Europeus</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Parcerias com empresas privadas estrangeiras</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Conceder um regime especial de IRC para empresas estrangeiras que invistam na exploração da plataforma</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Ações de mobilização no estrangeiro designadamente através de feiras e outros eventos</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Mobilizar os recursos do ICEP para a promoção das potencialidades da exploração da Plataforma Continental</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Outro(s):</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Parcerias de cooperação com outros Estados Europeus	<input type="checkbox"/>	Parcerias com empresas privadas estrangeiras	<input type="checkbox"/>	Conceder um regime especial de IRC para empresas estrangeiras que invistam na exploração da plataforma	<input type="checkbox"/>	Ações de mobilização no estrangeiro designadamente através de feiras e outros eventos	<input type="checkbox"/>	Mobilizar os recursos do ICEP para a promoção das potencialidades da exploração da Plataforma Continental	<input type="checkbox"/>	Outro(s):
<input type="checkbox"/>	Parcerias de cooperação com outros Estados Europeus													
<input type="checkbox"/>	Parcerias com empresas privadas estrangeiras													
<input type="checkbox"/>	Conceder um regime especial de IRC para empresas estrangeiras que invistam na exploração da plataforma													
<input type="checkbox"/>	Ações de mobilização no estrangeiro designadamente através de feiras e outros eventos													
<input type="checkbox"/>	Mobilizar os recursos do ICEP para a promoção das potencialidades da exploração da Plataforma Continental													
<input type="checkbox"/>	Outro(s):													
31.	Que importância terá "diplomacia económica" na atracção deste investimento?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													

32.	Qual a importância das relações de cooperação entre as universidades e o meio empresarial para a exploração da plataforma?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
33.	A que prazo considera que Portugal terá recursos tecnológicos para estudar as potencialidades da plataforma?	<p>Graduar de 1 a 5; sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Até 5 anos</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>De 5 a 10 anos</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>De 10 a 15 anos</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>De 15 a 20 anos</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Mais de 20 anos</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nunca</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Até 5 anos	<input type="checkbox"/>	De 5 a 10 anos	<input type="checkbox"/>	De 10 a 15 anos	<input type="checkbox"/>	De 15 a 20 anos	<input type="checkbox"/>	Mais de 20 anos	<input type="checkbox"/>	Nunca
<input type="checkbox"/>	Até 5 anos													
<input type="checkbox"/>	De 5 a 10 anos													
<input type="checkbox"/>	De 10 a 15 anos													
<input type="checkbox"/>	De 15 a 20 anos													
<input type="checkbox"/>	Mais de 20 anos													
<input type="checkbox"/>	Nunca													

ANEXO 3 – Resultados – Exercício Delphi – 1.ª Ronda

Question: 1.Qual o grau de importância do alargamento da plataforma continental para o desenvolvimento económico português? (1-Nenhum; 2-Muito pouco importante; 3-Pouco importante; 4-Medianamente importante; 5-Importante; 6-Muito importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 5.69 ± 0.46

Mediana: 6

Opções sem frequências de resposta: 1; 2; 3; 4.

Opções com frequências de resposta:

Opção 5: 5 respostas

Opção 6: 11 respostas

2.Os benefícios do alargamento da plataforma continental ultrapassarão os custos que daí advirão? (1-Improvável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improvável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 3.69 ± 0.46

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 1; 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 5 respostas

Opção 4: 11 respostas

3.Este alargamento irá, per si, revestir-se de algum papel numa eventual reforma da estrutura das Forças Armadas? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 4.50 ± 1.54

Mediana: 5

Opções sem frequências de resposta: 4.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 2: 1 resposta

Opção 3: 3 respostas

Opção 5: 6 respostas

Opção 6: 5 respostas

4.Qual é o grau de impacto do alargamento da plataforma continental na definição do papel português nas relações com o norte de África a nível global? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco; 3-Pouco Impacto; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 4.31 ± 0.85

Mediana: 5

Opções sem frequências de resposta: 1; 2; 6.

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 4 respostas

Opção 4: 3 respostas

Opção 5: 9 respostas

5.O impacto decorrente do alargamento da plataforma continental será benéfico para Portugal? (1-Sim; 2-Não; 3-Não sabe/Não responde)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 1±0

Mediana: 1

Opções sem frequências de resposta: 2; 3.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 16 respostas

6. Que impacto terá o alargamento da plataforma na definição do papel português nas relações com os EUA, em particular, e nas relações transatlânticas, em geral? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 4.75±1.25

Mediana: 5

Opções sem frequências de resposta: 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 3: 1 resposta

Opção 4: 2 respostas

Opção 5: 8 respostas

Opção 6: 4 respostas

7. O impacto referido no ponto supra (6) será benéfico para Portugal? (1-Sim; 2-Não; 3-Não sabe/Não responde)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 1.25±0.66

Mediana: 1

Opções sem frequências de resposta: 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 14

Opção 3: 2

8.O alargamento irá criar uma imagem para Portugal de maior prestígio e soft power? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 3.56±0.50

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 1; 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 7 respostas

Opção 4: 9 respostas

9.O alargamento da plataforma continental poderá potenciar o conhecimento científico, nomeadamente nas áreas biológicas e oceanográficas, em Portugal? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 3.88±0.33

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 1; 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 2 respostas

Opção 4: 14 respostas

10. Que impacto na União Europeia poderá ter a viragem de Portugal para o vector atlântico de Política Externa? Graduar de 1 a 4, sendo 1 o mais importante e 4 o menos importante.





Items ranked:

Option 1 Será uma mais-valia para os Estados membros da U.E.

Option 2 Será potenciador de um afastamento face ao vector europeu

Option 3 Será uma fonte de tensão entre Portugal e as instituições europeias

Option 4 Outro:

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1		
Option 1	1.2	1	2	7 (44%)		
Option 2	2.6	2	4	0 (0%)		
Option 3	2.9	1	4	1 (6%)		
Option 4	3.3	1	4	1 (6%)		

No. of no opinion answers: 7

Total number of answers: 16

11. Poderá o alargamento da plataforma ser um factor de peso negocial nas questões de mar e pesca da União Europeia? (1-Improvável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improvável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 3.31±0.85

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 2: 1 resposta

Opção 3: 6 respostas

Opção 4: 8 respostas

12. Caso não haja recursos suficientes, como qualificaria o papel da cooperação europeia? (1-Muito Pouco Importante; 2-Pouco Importante; 3-Medianamente Importante; 4-Importante; 5-Muito Importante)

Scale: 1 (Muito pouco Importante) to 5 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 4.06±0.66

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 1; 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 3 respostas

Opção 4: 9 respostas

Opção 5: 4 respostas

13.A nossa iniciativa privada irá demonstrar ser capaz de apostar em economias de escala que exigem investimentos avultados? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 2.40±0.61

Mediana: 2

Opções sem frequências de resposta: 1.

Opções com frequências de resposta:

Opção 2: 10

Opção 3: 4 respostas

Opção 4: 1 resposta

14.A exploração dos recursos por concessionários estrangeiros terá que tipo de impacto sob o desenvolvimento económico português e sobre o PIB? (1-Muito Pouco Importante; 2-Pouco Importante; 3-Medianamente Importante; 4-Importante; 5-Muito Importante)

Scale: 1 (Muito pouco Importante) to 5 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 3.81±0.53

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 1; 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 4 respostas

Opção 4: 11 respostas

Opção 5: 1 resposta

Question: 15.Quais são os principais desafios que o alargamento irá originar? Graduar de 1 a 4, sendo 1 o mais importante e 4 o menos importante.





Items ranked:

Option 1 Capacidade de garantir a segurança militar, económica e ecológica

Option 2 Desenvolvimento de capacidade económica que possibilite a exploração dos recursos da plataforma

Option 3 Adaptação do quadro jurídico nacional e comunitário

Option 4 Outros:

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	2	1	4	3 (19%)	
Option 2	1.5	1	4	8 (50%)	
Option 3	3	1	4	1 (6%)	
Option 4	3.5	1	4	1 (6%)	
No. of no opinion answers:		3			
Total number of answers:		16			



16. Poderá a NATO assumir as funções e responsabilidades de Portugal, em caso de incapacidade do nosso país para o fazer? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 1.87±0.88

Mediana: 2

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 6 respostas

Opção 2: 6 respostas

Opção 3: 2 respostas

Opção 4: 1 resposta

17. Qual a importância das forças integradas neste quadro? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 2

Média ± desvio-padrão: 3.71±1.33

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 2: 1 resposta

Opção 3: 5 respostas

Opção 4: 2 respostas

Opção 5: 4 respostas

Opção 6: 1 resposta

18. Poderá o alargamento e a exploração dos seus recursos criar maior relevância para os assuntos do mar no quadro administrativo português explícito, como a criação de um Ministério do Mar? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 3.44±0.79

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 2.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 3: 6 respostas

Opção 4: 9 respostas

19. Será que Portugal garantirá a sustentabilidade dos ecossistemas da plataforma continental, garantindo simultaneamente o seu aproveitamento económico? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 2.88±0.33

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: 1; 4.

Opções com frequências de resposta:

Opção 2: 2 respostas

Opção 3: 14 respostas

20.Estará o nosso ordenamento jurídico preparado para este alargamento? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 2.63±0.70

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 2: 5 respostas

Opção 3: 9 respostas

Opção 4: 1 resposta

21.A nossa Marinha reúne os recursos humanos e materiais necessários para garantir a defesa e a segurança dessa área geográfica? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 2.50±0.79

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 2 respostas

Opção 2: 5 respostas

Opção 3: 8 respostas

Opção 4: 1 resposta

22.A crise económico-financeira irá impedir o acesso aos recursos necessários para garantir a segurança, manutenção e exploração da plataforma? (1-Improável; 2-Pouco Provável; 3- Provável; 4-Muito Provável)

Scale: 1 (Improável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média \pm desvio-padrão: 2.88 ± 0.78

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 2: 3 respostas

Opção 3: 9 respostas

Opção 4: 3 respostas

Question: 23.Quais as principais ameaças à segurança da plataforma? Graduar de 1 a 5, sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante.

Items ranked:






Option 1 Pirataria e redes criminosas de tráfico

Option 2 Terrorismo Internacional

Option 3 Desastres ecológicos e derramamentos de resíduos tóxicos

Option 4 Sobreexploração dos recursos naturais

Option 5 Outros:

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	3.3	1	5	3 (19%)	
Option 2	3.6	2	5	0 (0%)	
Option 3	2.1	1	4	4 (25%)	
Option 4	2.2	1	5	5 (31%)	
Option 5	3.9	1	5	2 (13%)	

No. of no opinion answers: 2

Total number of answers: 16

24.Os efectivos da Marinha portuguesa estão aptos a dar resposta às novas ameaças? (1-Sim; 2-Não; 3-Não sabe/Não responde)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 1.69±0.68

Mediana: 2

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 7 respostas

Opção 2: 7 respostas

Opção 3: 2 respostas

25.Estará a Marinha preparada para proteger a plataforma continental sob jurisdição portuguesa de poluição por parte de entidades como petroleiros, navios comerciais ou de guerra? (1-Improvável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4- Muito Provável)

Scale: 1 (Improvável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 2.33±0.79

Mediana: 2

Opções sem frequências de resposta: nenhuma.

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 2 respostas

Opção 2: 7 respostas

Opção 3: 5 respostas

Opção 4: 1 resposta

Question: 26.Qual é o principal papel geoestratégico português no mundo e na Europa? Colocar por ordem de importância: 1-Muito provável; 2-Provável; 3-Pouco provável; 4-Improável





Items ranked:

Option 1 Ligação do Atlântico Norte

Option 2 Ligação entre a Europa e o Atlântico Sul (triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e a América do Sul lusófona)

Option 3 Protecção das rotas geoestratégicas para a Europa

Option 4 Outro:

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	2.3	1	4	2 (13%)	
Option 2	1.8	1	3	5 (31%)	
Option 3	2.1	1	3	5 (31%)	
Option 4	3.8	2	4	0 (0%)	







No. of no opinion answers: 4

Total number of answers: 16

Question: 27.Em caso negativo, em que período temporal considera viável a reforma do ordenamento jurídico? Graduar de 1 a 6, sendo 1 o mais provável e 6 o menos provável.

Items ranked:

<i>Option 1</i>	Até 5 anos
<i>Option 2</i>	De 5 a 10 anos
<i>Option 3</i>	De 10 a 15 anos
<i>Option 4</i>	De 15 a 20 anos
<i>Option 5</i>	Mais de 20 anos
<i>Option 6</i>	Nunca

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	3.1	1	6	3 (19%)	
Option 2	1.3	1	2	7 (44%)	
Option 3	2.5	2	3	0 (0%)	
Option 4	3.6	3	4	0 (0%)	
Option 5	4.6	4	5	0 (0%)	
Option 6	5.9	5	6	0 (0%)	

No. of no opinion answers:	6
Total number of answers:	16

28.Será que o novo conceito estratégico da NATO pode responder a ameaças colocadas dentro da maritimidade portuguesa? (1-Improvável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4- Muito Provável)

Scale: 1 (Improvável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 2.60±0.61

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: 1.

Opções com frequências de resposta:

Opção 2: 7 respostas

Opção 3: 7 respostas

Opção 4: 1 resposta

29.Que relevância para o aprofundamento das relações dos países atlânticos da CPLP, no que concerne à partilha de expertise em assuntos marítimos terá o alargamento da plataforma? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 5.20±0.54

Mediana: 5

Opções sem frequências de resposta: 1; 2; 3.

Opções com frequências de resposta:

Opção 4: 1 resposta

Opção 5: 10 respostas

Opção 6: 4 respostas

Question: 30.Como poderá Portugal atrair investimento estrangeiro para exploração da plataforma? Graduar de 1 a 5; sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante.

Items ranked:











Option 1 Parcerias de cooperação com outros Estados Europeus

Option 2 Parcerias com empresas privadas estrangeiras

Option 3 Conceder um regime especial de IRC para empresas estrangeiras que invistam na exploração da plataforma

Option 4 Acções de mobilização no estrangeiro designadamente através de feiras e outros eventos

Option 5 Mobilizar os recursos do ICEP para a promoção das potencialidades da exploração da Plataforma Continental

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1		
Option 1	1.9	1	4	3 (19%)		
Option 2	1.6	1	4	8 (50%)		
Option 3	3.6	1	5	1 (6%)		
Option 4	3.7	1	5	1 (6%)		
Option 5	4.2	3	5	0 (0%)		

No. of no opinion answers:	3
Total number of answers:	16

31. Que importância terá diplomacia económica na atracção deste investimento? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 5.06±0.56

Mediana: 5

Opções sem frequências de resposta: 1; 2; 3.

Opções com frequências de resposta:

Opção 4: 2 respostas

Opção 5: 11 respostas

Opção 6: 3 respostas

32. Qual a importância das relações de cooperação entre as universidades e o meio empresarial para a exploração da plataforma? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 16

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 5.69±0.46

Mediana: 6

Opções sem frequências de resposta: 1; 2; 3; 4.

Opções com frequências de resposta:

Opção 5: 5 respostas

Opção 6: 11 respostas

Question: 33.A que prazo considera que Portugal terá recursos tecnológicos para estudar as potencialidades da plataforma? Graduar de 1 a 5; sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante.

Items ranked:



Option 1 Até 5 anos

Option 2 De 5 a 10 anos

Option 3 De 10 a 15 anos

Option 4 De 15 a 20 anos

Option 5 Mais de 20 anos

Option 6 Nunca

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	3	1	6	2 (13%)	
Option 2	1.9	1	5	4 (25%)	
Option 3	2.5	1	4	1 (6%)	
Option 4	3.8	3	4	0 (0%)	
Option 5	4.5	2	5	0 (0%)	
Option 6	5.4	1	6	1 (6%)	

No. of no opinion answers:	8
Total number of answers:	16



ANEXO 4 – QUESTIONÁRIO – RONDA 2

EXERCÍCIO DELPHI

PROJECTO "A CONSTRUÇÃO DA MARITIMIDADE PORTUGUESA NO LIMAR DO
SÉCULO XXI"

José Manuel Góis Chilão

2ª RONDA - QUESTIONÁRIO

NOME	
INSTITUIÇÃO	
DATA	

Nota: Perante cada pergunta as diferentes opções consideradas terão de ter obrigatoriamente uma classificação (quer no *ranking*, quer na escala).

Pergunta		Resposta												
3.	A extensão da plataforma continental irá, per si, revestir-se de algum papel numa eventual reforma da estrutura das Forças Armadas?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
17.	Qual a importância das forças integradas neste quadro?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nenhum</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Medianamente Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Importante</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Importante</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Nenhum	<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Pouco Importante	<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante	<input type="checkbox"/>	Importante	<input type="checkbox"/>	Muito Importante
<input type="checkbox"/>	Nenhum													
<input type="checkbox"/>	Muito Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Pouco Importante													
<input type="checkbox"/>	Medianamente Importante													
<input type="checkbox"/>	Importante													
<input type="checkbox"/>	Muito Importante													
24.	Os efectivos da Marinha portuguesa estão aptos a dar resposta às "novas ameaças"?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Sim</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Não</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Não sabe/Não Responde</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Não sabe/Não Responde						
<input type="checkbox"/>	Sim													
<input type="checkbox"/>	Não													
<input type="checkbox"/>	Não sabe/Não Responde													
25.	Estará a Marinha preparada para proteger a plataforma continental sob jurisdição portuguesa de poluição por parte de entidades como petroleiros, navios comerciais ou de guerra?	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Improvável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Pouco Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Provável</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Muito Provável</td></tr> </table> <p>Observações:</p>	<input type="checkbox"/>	Improvável	<input type="checkbox"/>	Pouco Provável	<input type="checkbox"/>	Provável	<input type="checkbox"/>	Muito Provável				
<input type="checkbox"/>	Improvável													
<input type="checkbox"/>	Pouco Provável													
<input type="checkbox"/>	Provável													
<input type="checkbox"/>	Muito Provável													

Pergunta	Resposta										
<p>26. Qual é o principal papel geoestratégico português no mundo e na Europa?</p>	<p>Colocar por ordem de importância: 1 - Muito provável; 2 - Provável; 3 - Pouco provável; 4 - Improvável</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="746 533 858 589"></td><td data-bbox="858 533 1481 589">Ligação do Atlântico Norte</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 600 858 712"></td><td data-bbox="858 600 1481 712">Ligação entre a Europa e o Atlântico Sul (triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e América do Sul lusófona)</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 723 858 768"></td><td data-bbox="858 723 1481 768">Protecção das rotas geoestratégicas para a Europa</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 779 858 913"></td><td data-bbox="858 779 1481 913">Outro:</td></tr> </table> <p>Observações:</p>		Ligação do Atlântico Norte		Ligação entre a Europa e o Atlântico Sul (triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e América do Sul lusófona)		Protecção das rotas geoestratégicas para a Europa		Outro:		
	Ligação do Atlântico Norte										
	Ligação entre a Europa e o Atlântico Sul (triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e América do Sul lusófona)										
	Protecção das rotas geoestratégicas para a Europa										
	Outro:										
<p>27. Em caso negativo, em que período temporal considera viável a reforma do ordenamento jurídico?</p>	<p>Graduar de 1 a 6; sendo 1 o mais provável e 6 o menos provável</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="746 1160 858 1193"></td><td data-bbox="858 1160 1481 1193">De 5 a 10 anos</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1205 858 1238"></td><td data-bbox="858 1205 1481 1238">De 10 a 15 anos</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1249 858 1283"></td><td data-bbox="858 1249 1481 1283">De 15 a 20 anos</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1294 858 1328"></td><td data-bbox="858 1294 1481 1328">Mais de 20 anos</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1339 858 1373"></td><td data-bbox="858 1339 1481 1373">Nunca</td></tr> </table> <p>Observações:</p>		De 5 a 10 anos		De 10 a 15 anos		De 15 a 20 anos		Mais de 20 anos		Nunca
	De 5 a 10 anos										
	De 10 a 15 anos										
	De 15 a 20 anos										
	Mais de 20 anos										
	Nunca										
<p>28. Será que o novo conceito estratégico da NATO pode responder a ameaças colocadas dentro da maritimidade portuguesa?</p>	<p>Assinale uma das hipóteses:</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="746 1563 858 1597"></td><td data-bbox="858 1563 1481 1597">Improvável</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1608 858 1641"></td><td data-bbox="858 1608 1481 1641">Pouco Provável</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1653 858 1686"></td><td data-bbox="858 1653 1481 1686">Provável</td></tr> <tr> <td data-bbox="746 1697 858 1731"></td><td data-bbox="858 1697 1481 1731">Muito Provável</td></tr> </table> <p>Observações:</p>		Improvável		Pouco Provável		Provável		Muito Provável		
	Improvável										
	Pouco Provável										
	Provável										
	Muito Provável										

Pergunta	Resposta												
33. A que prazo considera que Portugal terá recursos tecnológicos para estudar as potencialidades da plataforma estendida?	<div> Graduar de 1 a 6; sendo 1 o mais importante e 6 o menos importante </div> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Até 5 anos</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>De 5 a 10 anos</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>De 10 a 15 anos</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>De 15 a 20 anos</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Mais de 20 anos</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Nunca</td> </tr> </table> <div> Observações: </div>	<input type="checkbox"/>	Até 5 anos	<input type="checkbox"/>	De 5 a 10 anos	<input type="checkbox"/>	De 10 a 15 anos	<input type="checkbox"/>	De 15 a 20 anos	<input type="checkbox"/>	Mais de 20 anos	<input type="checkbox"/>	Nunca
<input type="checkbox"/>	Até 5 anos												
<input type="checkbox"/>	De 5 a 10 anos												
<input type="checkbox"/>	De 10 a 15 anos												
<input type="checkbox"/>	De 15 a 20 anos												
<input type="checkbox"/>	Mais de 20 anos												
<input type="checkbox"/>	Nunca												

ANEXO 5 – Resultados – Exercício Delphi – 2.ª Ronda

Question: 3. A extensão da plataforma continental irá, per si, revestir-se de algum papel numa eventual reforma da estrutura das Forças Armadas?(1-Nenhum; 2-Muito pouco importante; 3-Pouco importante; 4-Medianamente importante; 5-Importante; 6-Muito importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 12

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 4.25 ± 1.53

Mediana: 4

Opções sem frequências de resposta: 0

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 1 resposta

Opção 2: 1 resposta

Opção 3: 1 resposta

Opção 4: 3 respostas

Opção 5: 3 respostas

Opção 6: 3 respostas

17.Qual a importância das forças integradas neste quadro? (1-Nenhum; 2-Muito Pouco Importante; 3-Pouco Importante; 4-Medianamente Importante; 5-Importante; 6-Muito Importante)

Scale: 1 (Nenhum) to 6 (Muito Importante)

Número total de respostas: 12

Sem opinião/sem resposta: 3

Média ± desvio-padrão: 4.22 ± 0.92

Mediana: 5

Opções sem frequências de resposta: 1; 2;6

Opções com frequências de resposta:

Opção 3: 3 respostas

Opção 4: 1 respostas

Opção 5: 5 respostas

Opção 6: 1 resposta

24.Os efectivos da Marinha portuguesa estão aptos a dar resposta às novas ameaças? (1-Sim; 2-Não; 3-Não sabe/Não responde)

Número total de respostas: 12

Sem opinião/sem resposta: 0

Média ± desvio-padrão: 1.92±0.76

Mediana: 2

Opções sem frequências de resposta: 0

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 4 respostas

Opção 2: 5 respostas

Opção 3: 3 respostas

25.Estará a Marinha preparada para proteger a plataforma continental sob jurisdição portuguesa de poluição por parte de entidades como petroleiros, navios comerciais ou de guerra? (1-Improvável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4- Muito Provável)

Scale: 1 (Improvável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 12

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 1.91±0.51

Mediana: 2

Opções sem frequências de resposta:

Opção 4

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 2 respostas

Opção 2: 8 respostas

Opção 3: 1 respostas

Question: 26.Qual é o principal papel geoestratégico português no mundo e na Europa? Colocar por ordem de importância: 1-Muito provável; 2-Provável; 3-Pouco provável; 4-Improável





Items ranked:

Option 1 Ligação do Atlântico Norte

Option 2 Ligação entre a Europa e o Atlântico Sul (triângulo estratégico Portugal, África Ocidental e a América do Sul lusófona)

Option 3 Protecção das rotas geoestratégicas para a Europa

Option 4 Outro:

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	2.4	1	4	1 (8%)	
Option 2	1.8	1	4	5 (42%)	
Option 3	2.1	1	3	3 (25%)	
Option 4	3.7	2	4	0 (0%)	

No. of no opinion answers: 3

Total number of answers: 12

Experts' comments for this question

Expert ranked #1:

Option 3

Expert's comment:

À opção 2 foi atribuída a posição 2 no ranking, contudo foi alterada para a posição 4 devido à limitação do sistema pois não aceita repetições na atribuição das posições. À opção 4 não foi atribuída nenhuma posição no ranking, contudo aqui atribuí a posição 3 para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 1

Expert's comment:

À opção 4 não foi atribuída uma posição no ranking, contudo atribuí a posição 4 para que o sistema permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

À opção 4 não foi atribuída uma posição no ranking. Atribuí a posição 4 para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

À opção 4 não foi atribuída uma posição no ranking. Atribuí a posição 4 para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

À opção 4 não foi atribuída uma posição no ranking. Atribuí a posição 4 por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma das outras opções e para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 3

Expert's comment:

À opção 4 não foi atribuída uma posição no ranking. Atribuí a posição 4 por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma das outras opções e para poder passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 3

Expert's comment:

Na opção 4 foi escrito o seguinte: Gestão de conflitos de pesca entre Mediterrâneo e Atlântico.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

Não foi atribuída uma posição no ranking à opção 4. Atribuí a posição 4 no ranking por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma outra opção e para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte. Na opção 4 (Outro:) foi escrito o seguinte: Proteção (disponibilizando para países amigos a

Plataforma nas suas várias vertentes, nomeadamente (...) (Biotecnologia, como prioritária).

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 3 (X). Na caixa das observações foi escrito o seguinte: As rotas geoestratégicas para a Europa poderão variar no médio prazo (ex: gasoduto EUA-EU).

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

À opção 4 não foi atribuída uma posição no ranking. Atribuí a posição 4 por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma das outras opções e para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Às opções 1 e 2 foi atribuída a posição 2 no ranking. À opção 3 foi atribuída a posição 1 no ranking. Na opção 4 não foi atribuída posição no ranking e foi escrito o seguinte: - Articulação e fronteira entre 2 margens do Atlântico. - Articulação N e S em termos de segurança.

Expert ranked #1:







Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 2 (X).

Question: 27.Em caso negativo, em que período temporal considera viável a reforma do ordenamento jurídico? Graduar de 1 a 6, sendo 1 o mais provável e 6 o menos provável.

Items ranked:

<i>Option 1</i>	Até 5 anos
<i>Option 2</i>	De 5 a 10 anos
<i>Option 3</i>	De 10 a 15 anos
<i>Option 4</i>	De 15 a 20 anos
<i>Option 5</i>	Mais de 20 anos
<i>Option 6</i>	Nunca

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1	
Option 1	3.8	2	6	0 (0%)	
Option 2	1.8	1	5	4 (33%)	
Option 3	2.8	2	4	0 (0%)	
Option 4	3.6	3	6	0 (0%)	
Option 5	3.4	1	5	1 (8%)	
Option 6	5.6	5	6	0 (0%)	

No. of no opinion answers:	7
Total number of answers:	12

Experts' comments for this question

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

A opção 1 não existe nesta ronda (Round 2). Às opções 4,5 e 6 foi atribuída a posição 6 no ranking, contudo aqui atribuí as posições 3 e 5 às opções 5 e 6 para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

A opção 1 não existe nesta ronda (ROUND2). Contudo atribuí a posição 6 no ranking para que o sistema permita passar à questão seguinte. Às opções 4,5 e 6 não foram atribuídas posições no ranking. Atribuí as posições 3,4 e 5 para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Só foi atribuída posição no ranking à opção 2 (De 5 a 10 anos). A posição atribuída foi 1.

Expert ranked #1:

Option 5

Expert's comment:

A opção 1 não existe nesta ronda (ROUND2). Atribuí a posição 2 por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma das outras opções e para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

A opção 1 não existe nesta ronda (ROUND2). Atribui a posição 5 no ranking por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma outra opção e para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte. Na caixa das observações foi escrito o seguinte: Os juristas europeus são eficientes. Mesmo no quadro de um ordenamento internacional o problema reside na falta de meios para prevenção e policiamento, Execução.

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

A opção 1 não existe nesta ronda (ROUND2). Atribuí a posição 4 no ranking por não ter sido utilizada pelo expert em nenhuma das outras opções e para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 2 (De 5 a 10 anos).

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Na caixa das observações foi escrito o seguinte: Não se percebe a pergunta. Em caso negativo de quê?

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 2 (De 5 a 10 anos).

28.Será que o novo conceito estratégico da NATO pode responder a ameaças colocadas dentro da maritimidade portuguesa? (1-Improvável; 2-Pouco Provável; 3-Provável; 4- Muito Provável)

Scale: 1 (Improvável) to 4 (Muito Provável)

Número total de respostas: 12

Sem opinião/sem resposta: 1

Média ± desvio-padrão: 2.64±0.98

Mediana: 3

Opções sem frequências de resposta: 0

Opções com frequências de resposta:

Opção 1: 2 respostas

Opção 2: 2 respostas

Opção 3: 5 respostas

Opção 4: 2 respostas

Question: 33.A que prazo considera que Portugal terá recursos tecnológicos para estudar as potencialidades da plataforma? Graduar de 1 a 5; sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante.

Items ranked:

Option 1 Até 5 anos













Option 2 De 5 a 10 anos

Option 3 De 10 a 15 anos

Option 4 De 15 a 20 anos

Option 5 Mais de 20 anos

Option 6 Nunca

Item	Average rank	Best rank	Worst rank	No. of times ranked #1		
Option 1	2.7	1	5	2 (17%)		
Option 2	2.7	1	4	2 (17%)		
Option 3	3.5	3	6	0 (0%)		
Option 4	2.8	1	4	1 (8%)		
Option 5	3.5	1	5	1 (8%)		
Option 6	5.8	5	6	0 (0%)		

No. of no opinion answers:	6
Total number of answers:	12

Experts' comments for this question

Expert ranked #1:

Option 1

Expert's comment:

Às opções 3,4,5 e 6 foi atribuída a posição 6 no ranking. Contudo, para que o sistema me permitisse passar à questão seguinte atribuí as posições 2,3 e 5 às opções 4,5 e 6. Na caixa das observações foi escrito o seguinte: As limitações tecnológicas/financeiras (..) sobretudo na exploração e menos no estudo e conhecimento das potencialidades.

Expert ranked #1:

Option 1

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas, no entanto foi seleccionada a opção 1 (X). Na caixa das observações foi escrito o seguinte: É uma capacidade já instalada atualmente através de meios (...) bem como o Rov. Luso. Programa já em curso

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Só foi atribuída posição no ranking à opção 1 (até 5 anos). A posição atribuída foi 1.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking. Foi seleccionada a opção 2 (De 5 a 10 anos).

Expert ranked #1:

Option 2

Expert's comment:

Na caixa das observações foi escrito o seguinte: Estudo implica financiamento privado ou público. Dependendo da vontade privada e pública o problema é a execução. Os meios tecnológicos de teledeteção e sondas submarinas já existem. Depende das opções políticas e da capacidade de atrair investimento privado utilizar e desenvolver meios de diagnóstico submarino (...) e geológico.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 1 (Até 5 anos). Na caixa das observações foi escrito o seguinte: A tecnologia para explorar os recursos do mar profundo está a evoluir muito rapidamente nos países desenvolvidos. Assim, Portugal poderá ter acesso a essa tecnologia, no curto/médio prazo. A questão, em minha opinião, é mais economico-financeira do que tecnológica.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 1 (Até 5 anos). Na caixa de observações foi escrito o seguinte: Para estudar, Portugal até tem os recursos tecnológicos necessários.

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 1 (Até 5 anos). Na caixa das observações foi escrito o seguinte: Desde que conte com parcerias com operadores internacionais e cooperações com países amigos (ex: Noruega)

Expert ranked #1:

Expert's comment:

Não foi atribuído um ranking às opções apresentadas. Foi seleccionada a opção 3 (De 10 a 15 anos).

ANEXO 6 – GUIÃO DE ENTREVISTA – SUPER-PERITOS

Matérias a abordar – para facilitar a interpretação Guião de Entrevista faz-se referência ao número de questão tal como constava do inquérito da Primeira Ronda ao Painel *Delphi*. A lista destas questões está directamente relacionada com a análise desenvolvida no capítulo VI, no que concerne à leitura dos resultados da primeira e segunda ronda de inquirição ao Painel de Especialistas.

Questão 10

Que impacto na União Europeia poderá ter a viragem de Portugal para o vector atlântico de Política Externa?

Questão 11

Poderá a expansão da plataforma ser um factor de peso negocial nas questões de mar e pesca da União Europeia?

Questão 13

A nossa iniciativa privada irá demonstrar ser capaz de apostar em economias de escala que exigem investimentos avultados?

Questão 14

A exploração dos recursos por concessionários estrangeiros terá que tipo de impacto sob o desenvolvimento económico português e sobre o PIB?

Questão 16

Poderá a NATO assumir as funções e responsabilidades de Portugal, em caso de incapacidade do nosso país para o fazer?

Questão 24

Os efectivos da Marinha portuguesa estão aptos a dar resposta às novas ameaças?

Questão 26

Qual é o principal papel geoestratégico português no mundo e na Europa?

Questão 28

Será que o novo conceito estratégico da NATO pode responder a ameaças colocadas dentro da maritimidade portuguesa?

Questão 31

Que importância terá diplomacia económica na atracção deste investimento?